

La

direction

GUIDE D'ÉLABORATION DES  
PLANS DE TRANSPORT RÉGIONAUX

CAHIER MÉTHODOLOGIQUE  
SUR L'ANALYSE DU MILIEU

de la

p

lanification

CANQ  
TR  
PT  
PL  
110

Québec 

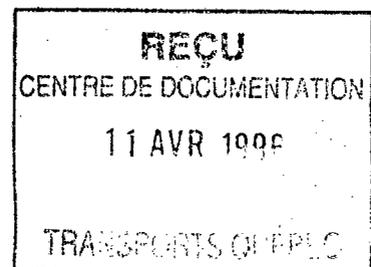
406 393

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

GUIDE D'ÉLABORATION DES  
PLANS DE TRANSPORT RÉGIONAUX

CAHIER MÉTHODOLOGIQUE  
SUR L'ANALYSE DU MILIEU

Premier rapport d'étape  
Mars 1996



CANQ  
TR  
PT  
PL  
110

# **ÉQUIPE DE RÉALISATION DU CAHIER MÉTHODOLOGIQUE SUR L'ANALYSE DU MILIEU**

## **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

Nicolas Léonard, stagiaire, Service de l'encadrement des plans de transport

Steve Patenaude, stagiaire, Service de l'encadrement des plans de transport

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

## **VALIDATION**

Luc Beaudin, Service de l'environnement

Pierre Desgagnés, Service statistiques et économie en transport

Donald Fallu, Service de la politique en transport multimodal

Jean Gagnon, Service de la réglementation et des programmes en transport multimodal

Yvan Gaudet, Service statistiques et économie en transport

Sylvie Laroche, Service de la cartographie

L'ensemble des professionnels du Service de l'encadrement des plans de transport

## **ASSISTANCE TECHNIQUE**

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

Hélène Clermont, Service de l'encadrement des plans de transport

Murielle Fournier, Service de l'encadrement des plans de transport

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

# TABLE DES MATIÈRES

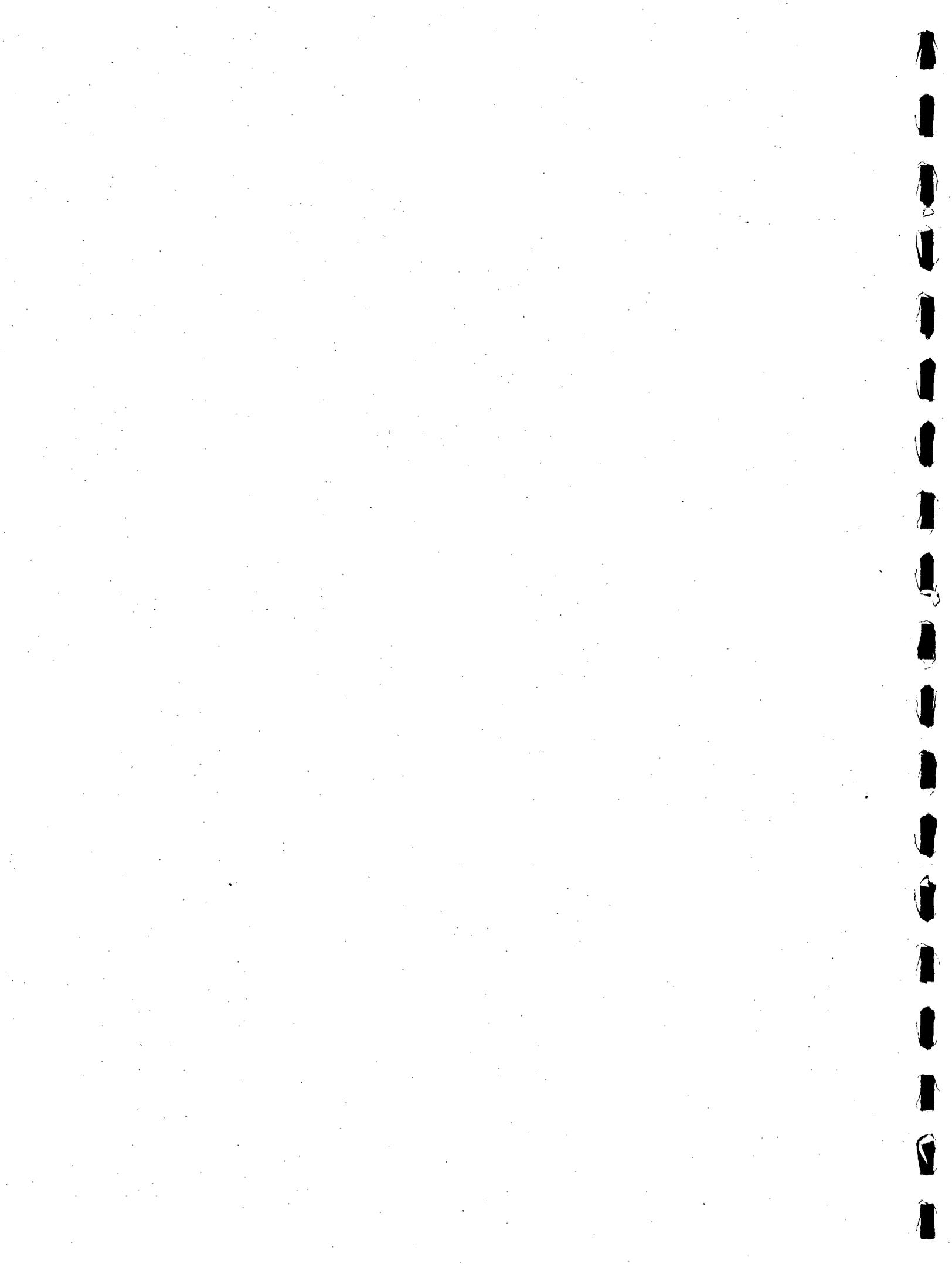
PAGE

ÉQUIPE DE RÉALISATION .....	i
1. DÉCOUPAGE DU TERRITOIRE D'ÉTUDE .....	1
1.1 Délimitation du territoire d'étude .....	3
1.2 Découpage du territoire d'étude en zones d'analyse .....	5
1.2.1 Découpage administratif .....	5
1.2.2 Découpage statistique .....	6
1.2.3 Autres types de découpage .....	7
1.3 Exemples tirés de plans de transport en cours d'élaboration .....	8
1.4 Description du découpage statistique utilisé pour les besoins du recensement de Statistique Canada .....	14
2. PORTRAIT GÉOGRAPHIQUE .....	19
2.1 Comment la région se situe-t-elle dans son contexte géographique? .....	22
2.2 Quelles sont les caractéristiques biophysiques du territoire à l'étude? .....	23
2.2.1 Le relief .....	25
2.2.2 L'hydrographie .....	26
2.2.3 La géologie et la pédologie .....	26
2.2.4 Le climat .....	27
2.2.5 La végétation .....	28
2.3 Quelles sont les caractéristiques de l'occupation du territoire de la région? .....	29
2.3.1 La répartition spatiale des activités et de la population .....	30
2.3.2 Les principaux équipements de transport en place dans la région ..	32
3. DÉMOGRAPHIE .....	35
3.1 Quelles sont les principales caractéristiques de l'évolution démographique observée dans la région depuis les 10 dernières années? ..	38
3.1.1 Statistiques sur les individus .....	39
3.1.2 Statistiques sur les ménages .....	49

3.2	Quelles sont les principales tendances démographiques prévisibles pour la région dans un horizon de 20 ans? .....	54
4.	AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE .....	57
4.1	Cadre législatif qui édicte les règles de l'aménagement du territoire au Québec .....	60
4.2	Quels sont les liens entre l'occupation actuelle du territoire et la demande de transport .....	62
4.2.1	Portrait de l'évolution de l'utilisation du sol et du développement des infrastructures de transport .....	63
4.2.2	Utilisation du sol .....	66
4.3	Quelles sont les données utiles pour prévoir la dynamique future des déplacements en fonction de la planification de l'aménagement du territoire .....	68
4.3.1	Les grandes orientations de la MRC .....	71
4.3.2	Les périmètres d'urbanisation et les grandes affectations du territoire .....	74
4.3.3	Propositions en matière de transport .....	78
5.	LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL - LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE .....	83
5.1	La politique de développement régionale .....	85
5.2	Quelles sont les étapes de la démarches de planification stratégique? .....	86
5.3	Quels sont les éléments de la planification stratégique qui pourront servir d'intrants à diverses étapes de l'élaboration des plans de transport régionaux .....	91
6.	ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE .....	97
6.1	Quelles sont les principales caractéristiques de l'activité économique régionale? .....	102
6.2	Où sont localisées les activités économiques dans la région et comment vont-elles évoluer dans le futur? .....	117
6.3	Quelle est l'importance du transport dans le développement économique de la région? .....	124
6.4	Quels sont les constats généraux qui découlent de l'analyse de l'activité économique et leurs incidences sur le transport? .....	125
7.	ENVIRONNEMENT .....	129

## **CHAPITRE 1 ♦ DÉCOUPAGE DU TERRITOIRE D'ÉTUDE**

---



La délimitation du territoire d'étude et son découpage en zones d'analyse constituent une étape préliminaire à l'élaboration de la problématique de transport. En effet, cette étape doit nécessairement être réalisée avant de débiter les analyses puisqu'elle en détermine la portée et le niveau de précision. Le découpage du territoire détermine également le niveau de précision de la représentation graphique et cartographique des phénomènes observés.

La délimitation du *territoire d'étude* d'un plan de transport doit correspondre le mieux possible à la réalité géographique et socio-économique qui façonne la dynamique des déplacements régionaux et inter-régionaux des personnes et des marchandises. Le territoire d'étude devrait donc être défini, non seulement en fonction de considérations administratives, mais aussi en fonction des aspects géographiques et socio-économiques qui agissent directement ou indirectement sur la problématique de transport de la région.

Le découpage du territoire d'étude en *zones d'analyse* devra être fait de manière à permettre une analyse de l'ensemble des phénomènes reliés à la problématique des transports. Bien qu'un certain nombre d'analyses puissent être réalisées en fonction des limites administratives reconnues, telles que les municipalités et les MRC qui composent la région, la prise en compte de certains phénomènes particuliers pourra nécessiter un découpage différent. Ce découpage pourra être fait en fonction de critères tels que les caractéristiques géographiques, la présence d'un noyau urbain, ou tout autre facteur influençant la dynamique du transport des personnes ou des marchandises dans la région. La prise en compte de ce type de facteurs nécessitera donc une analyse préliminaire de la problématique régionale. Finalement, la disponibilité des données sera un critère déterminant dans la définition des zones d'analyse.

## 1.1 DÉLIMITATION DU TERRITOIRE D'ÉTUDE

Le territoire d'étude d'un plan de transport régional correspond généralement au territoire d'une région administrative. Étant donné que les plans de transport régionaux relèvent maintenant des Directions territoriales, il faudra d'abord vérifier si le territoire sous la responsabilité de la Direction territoriale correspond aux limites de la région administrative.

Quelques cas d'exception sont à noter, soit lorsque le territoire de la Direction territoriale couvre plus d'une région administrative, celui où le territoire de la DT couvre une partie seulement d'une région administrative, et enfin celui où une partie du territoire de la DT a déjà été analysée dans un autre plan de transport, régional ou d'agglomération. Le cas des Directions territoriales de Laurentides-Lanaudière et de Laval-Mille-Îles est particulièrement intéressant à cet égard, puisqu'il sert à illustrer les trois catégories d'exceptions.

Dans le premier cas, c'est-à-dire lorsque le territoire d'une Direction territoriale couvre plus d'une région administrative, on décidera généralement d'élaborer un plan de transport pour

chaque région administrative. Par exemple, la Direction territoriale de Laurentides-Lanaudière, dont le territoire couvre presque totalement ces deux régions administratives, a choisi de procéder, dans un premier temps, à la réalisation du plan de transport des Laurentides. La région administrative de Lanaudière fera l'objet d'un deuxième plan de transport.

Dans le deuxième cas, c'est-à-dire lorsque le territoire d'une Direction territoriale ne couvre pas la totalité d'une région administrative, le plan de transport régional devrait néanmoins couvrir l'ensemble de la région administrative; il pourra alors être réalisé conjointement avec les autres Directions territoriales de la région. La région des Laurentides illustre également ce type de situation, puisqu'une partie de cette région administrative est sous la responsabilité de la Direction territoriale de Laval-Mille-Îles. Étant donné que la plus grande partie du territoire relève de la Direction territoriale de Laurentides-Lanaudière, c'est le Directeur territorial et le chef du Service inventaires et plan de cette Direction territoriale qui président, respectivement, le Comité directeur et le Comité technique du plan de transport des Laurentides. La présence du Directeur territorial et du chef du Service inventaires et plan de la Direction territoriale de Laval-Mille-Îles est évidemment prévue au Comité directeur et au Comité technique.

Enfin, lorsqu'une partie du territoire d'une région administrative a déjà fait l'objet d'un plan de transport, les éléments stratégiques de ce dernier devront être pris en compte, afin d'assurer la cohérence des actions du Ministère dans les différentes régions et agglomérations du Québec. Une fois de plus, la région des Laurentides peut servir à illustrer cette situation, puisqu'une partie de la région administrative, soit les MRC de Deux-Montagnes, Thérèse-de-Blainville et Mirabel (une partie seulement), a déjà été couverte par le plan de transport de la région de Montréal. Ces trois MRC feront quand même partie du territoire d'étude du plan de transport des Laurentides. Pour assurer la prise en compte des besoins exprimés par les intervenants dans ces deux plans de transport, le programme de travail mentionne que des liens seront effectués entre le contenu des différents documents produits dans le cadre des deux démarches.

De manière générale, les analyses à réaliser dans le cadre d'un plan de transport devraient porter sur l'ensemble de la région administrative. Lorsqu'une partie du territoire a déjà été analysée dans un autre plan de transport, on pourra utiliser les résultats de ces analyses plutôt que de refaire la problématique pour cette portion de territoire. Ainsi, la Direction territoriale de la Côte-Nord, dont les limites correspondent précisément à celles de la région administrative du même nom, a récemment entrepris la réalisation du plan de transport de la Côte-Nord, mais on a décidé de ne pas refaire les analyses pour la portion du territoire qui a déjà fait l'objet du plan de transport de la Basse-Côte-Nord.

En contrepartie, le fait d'exclure une portion de territoire déjà couverte par un autre plan de transport peut parfois alourdir la présentation des résultats, dans la mesure où il faudra constamment mentionner les municipalités ou MRC exclues des analyses. Ainsi, pour le plan de transport des Laurentides, les différentes analyses sectorielles couvriront l'ensemble des

municipalités et MRC de la région, même celles qui font partie du territoire couvert par le plan de transport de la région de Montréal.

Quelle que soit la décision prise à l'égard des portions de territoire couvertes par plus d'un plan de transport, il faudra s'assurer que les conclusions tirées des analyses effectuées de part et d'autre sont concordantes. En effet, il est possible que certaines divergences surviennent, soit au niveau de l'identification de la problématique et des enjeux, soit au niveau de la formulation des orientations, ou encore au niveau des interventions proposées en réponse aux problèmes de transport. Ces divergences peuvent découler de certaines décisions prises dans chacun des plans de transport, notamment à l'égard des méthodologies (ex.: méthodes de prévisions démographiques, modélisation de la demande de transport) et des sources de données.

## 1.2 DÉCOUPAGE DU TERRITOIRE D'ÉTUDE EN ZONES D'ANALYSE

Le découpage du territoire d'étude en zones d'analyse nécessite, la plupart du temps, une pré-analyse de la problématique de transport afin d'identifier les phénomènes qui requièrent une analyse plus approfondie et l'échelle à laquelle ces analyses doivent être effectuées.

Dans certains cas, on pourra utiliser un découpage basé sur des zones d'analyse existantes, notamment celles définies dans le cadre du découpage *administratif* du Québec, ou encore celles définies par Statistique Canada pour les fins du recensement. Dans le cas de Statistique Canada, on parlera d'un découpage *statistique*. Les différentes unités statistiques définies pour le recensement seront présentées à la fin du présent chapitre.

Certains phénomènes pourront toutefois nécessiter la définition de zones d'analyse ne correspondant pas à l'un de ces deux découpages. Il faudra alors s'assurer que toutes les données sont disponibles à cette échelle.

### 1.2.1 DÉCOUPAGE ADMINISTRATIF

Chaque région administrative se compose d'un certain nombre de municipalités régionales de comté (MRC), qui elles-mêmes sont constituées d'un nombre plus ou moins important de municipalités. Pour la plupart des analyses, le découpage à l'une de ces deux échelles sera suffisant pour illustrer les phénomènes importants. Le découpage en zones d'analyse correspondant aux MRC ou à des regroupements de MRC est d'ailleurs utilisé dans plusieurs plans stratégiques de développement régional, dont il sera question dans le chapitre 5 du présent *Cahier méthodologique*. Un tel découpage pourrait donc faciliter l'intégration, dans les plans de transport régionaux, de certains éléments tirés des plans stratégiques.

La plupart des données nécessaires pour élaborer la problématique de transport sont disponibles à l'échelle des MRC et des municipalités. C'est le cas notamment des données provenant des recensements de Statistique Canada. Certaines analyses devront cependant être réalisées en définissant un certain nombre de zones d'analyse à l'intérieur même d'une municipalité. Pour les municipalités faisant partie d'une région métropolitaine de recensement (RMR) ou d'une agglomération de recensement (AR), on pourra recourir au découpage statistique défini par Statistique Canada pour les fins du recensement. Pour les autres municipalités ne faisant pas partie d'une RMR ou d'une AR, on pourra définir un certain nombre de zones d'analyse selon d'autres critères, dont certains seront proposés à la section 1.2.3.

### 1.2.2 DÉCOUPAGE STATISTIQUE

Pour les besoins du recensement du Canada, qui a lieu tous les quatre ans, Statistique Canada a défini un découpage statistique<sup>1</sup> qui tient compte du découpage administratif ou législatif défini dans les lois fédérales et provinciales. Certaines unités statistiques sont également définies par Statistique Canada uniquement pour faciliter la cueillette et le traitement des données du recensement. Ces unités statistiques ne correspondent à aucune unité administrative reconnue (municipalité, MRC) mais leur définition est parfois basée sur des critères liés à la dynamique des déplacements des individus. C'est le cas notamment des régions métropolitaines de recensement, définies sur la base de critères liés aux déplacements de la population active.

Les principales unités statistiques définies par Statistique Canada sont présentées à la fin du présent chapitre, en soulignant l'équivalence de certaines d'entre elles avec les unités administratives reconnues au Québec. Il importe de mentionner que dans la plupart des régions, les analyses pourront être réalisées à l'échelle des MRC, soit à l'échelle des divisions de recensement de Statistique Canada. C'est principalement dans les régions où des enquêtes origine-destination sont menées qu'on devra recourir à un découpage plus fin, à l'échelle des secteurs de recensement par exemple, pour alimenter le modèle de simulation des déplacements. En effet, les prévisions de déplacements effectuées par un tel modèle sont basées sur des prévisions démographiques qui doivent alors être fournies au modèle selon le découpage utilisé dans l'enquête origine-destination. Or, la constitution des zones dans ces enquêtes se fait habituellement sur la base des secteurs de recensement, soit à l'échelle infra-municipale.

---

<sup>1</sup> STATISTIQUE CANADA (1992), *Dictionnaire du recensement de 1991*, Catalogue no 92-301F, pp. 187-240.

### 1.2.3 AUTRES TYPES DE DÉCOUPAGE

Pour la plupart des analyses, le découpage statistique du recensement de Statistique Canada fournit un niveau de précision suffisant. Il peut toutefois s'avérer nécessaire, pour analyser certains phénomènes, de créer des zones d'analyse plus *conceptuelles*, définies selon d'autres critères que ceux utilisés pour les fins du recensement. Par exemple, pour analyser l'activité économique d'une région, on pourra définir des zones d'analyse à partir des principaux pôles d'activité. Pour analyser les débits de circulation, on pourra définir des zones d'analyse en utilisant le concept de ligne-écran, soit une ligne imaginaire qui recoupe plusieurs tronçons routiers. Pour analyser l'évolution démographique d'une région comportant un noyau urbain important, on pourra définir une zone correspondant à ce noyau urbain et un certain nombre de zones couvrant le reste du territoire de la région.

Dans le cas particulier de la région de l'Estrie, les enquêtes régionales origine-destination pourront être utilisées comme sources de données permettant de définir les différentes zones d'analyse. Le traitement de ce type de données requiert toutefois la collaboration technique de spécialistes en modélisation des transports. Dans les autres régions où on ne dispose pas de données d'enquêtes origine-destination, on pourra procéder à une analyse préliminaire des déplacements effectués par les résidents pour se rendre au travail. Les données du recensement 1991 de Statistique Canada portant sur les lieux de résidence et de travail des individus pourront être utilisées à cette fin, ce qui permettra d'identifier les principaux axes de déplacements et de définir les zones d'analyse du plan de transport en fonction de ces axes.

Peu importe la manière dont ces zones d'analyse conceptuelles seront définies, il faudra s'assurer que le découpage du territoire qui en résulte soit "compatible" avec celui de Statistique Canada, puisque la plupart des données permettant de dresser un portrait évolutif de chacune des zones sont issues des recensements de Statistique Canada. Les zones d'analyse conceptuelles devraient donc être définies à partir des unités statistiques de base du recensement. Dans les régions métropolitaines de recensement ou dans les agglomérations de recensement, les zones d'analyse conceptuelles pourraient être définies, par exemple, sur la base d'un regroupement de secteurs de recensement.

### **1.3 EXEMPLES TIRÉS DE PLANS DE TRANSPORT EN COURS D'ÉLABORATION**

Dans les plans de transport en cours d'élaboration au Ministère, la délimitation et le découpage du territoire ont été réalisés selon des critères différents. La méthodologie utilisée dans les plans de transport de la région de Montréal et de l'agglomération de Québec sera présentée à titre d'exemple, de même que celle qu'on retrouve dans le plan de transport de l'Outaouais. Le plan de transport de la région Niagara-Lac Érié sera également abordé en tant qu'expérience "étrangère" de plan de transport régional.

#### **PLAN DE TRANSPORT DE LA RÉGION DE MONTRÉAL**

##### **DÉLIMITATION DU TERRITOIRE D'ÉTUDE**

Le territoire d'étude retenu pour le plan de transport de la région de Montréal<sup>2</sup> correspond, à peu de choses près, à la région métropolitaine de recensement de Montréal. Seules les municipalités de Notre-Dame-de-Bonsecours, Richelieu et Saint-Mathias-sur-Richelieu ont été exclues, parce qu'elles ne faisaient pas partie du territoire de la Direction Générale de Montréal.

##### **DÉCOUPAGE EN ZONES D'ANALYSE**

Dans le plan de transport de la région de Montréal, le territoire d'étude a été divisé en 10 zones appelées secteurs d'analyse. C'est d'abord à partir d'une analyse de ressemblance des déplacements de la population que ces 10 secteurs ont été définis. Les données utilisées pour effectuer cette analyse provenaient de l'enquête régionale origine-destination de 1987. Des considérations géographiques et socio-économiques se sont par la suite greffées à ce canevas. Le découpage qui a résulté de cette analyse respecte l'intégrité des MRC situées en totalité ou en partie sur le territoire d'étude.

Pour certaines analyses, le découpage a été raffiné soit à l'échelle des MRC, soit à celle des municipalités ou même des quartiers, en particulier dans le cas des villes de Laval et Montréal. Enfin, pour étoffer l'analyse de la demande de transport des personnes et permettre une meilleure compréhension de l'utilisation des réseaux et des systèmes de transport, un découpage en 14 secteurs a été utilisé. Ce dernier découpage est toutefois

---

<sup>2</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Vers un Plan de transport pour la région de Montréal. Phase 1 : Choisir, Diagnostic et orientations*, document de référence, mars 1995, 458 pages.

"compatible" avec le premier, puisqu'on a simplement divisé un des 10 secteurs (le secteur CUM Centre) en 5 sous-secteurs.

Dans ce même chapitre, certains tableaux présentent les données selon 3 grands secteurs : CUM, Couronne Nord et Couronne Sud. Finalement, deux cartes présentées dans ce chapitre comportent un découpage en 15 et 20 secteurs, respectivement, ces découpages étant toutefois compatibles avec le découpage principal en 10 secteurs. Cette multitude de découpages illustre bien l'impossibilité de définir un découpage unique convenant à l'ensemble des analyses à réaliser dans un plan de transport.

## **PLAN DE TRANSPORT DE L'AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC**

### **DÉLIMITATION DU TERRITOIRE D'ÉTUDE**

L'équipe du plan de transport de l'agglomération de Québec a confié au Centre de Recherches en Aménagement et Développement (CRAD) de l'Université Laval un mandat d'études concernant notamment la délimitation du territoire d'étude. Une des prémisses de l'étude était que la délimitation du territoire devait tenir compte des critères de déplacements urbains dans une agglomération regroupant plusieurs entités administratives.

La méthode qui a été utilisée pour définir le territoire d'étude reprend les principales étapes de la procédure utilisée par Statistique Canada pour définir les RMR, avec quelques modifications des critères pour correspondre à une prise en compte plus réaliste des volumes de navettage.

On a d'abord défini un noyau urbanisé, qui a servi de base pour comptabiliser les déplacements résidence-travail avec les autres municipalités de la zone d'étude. Puis, la délimitation du territoire a été effectuée en 3 phases.

Dans la première phase, on a ajouté les municipalités périphériques dont le pourcentage de navettage vers le noyau était supérieur ou égal à 50 % de la population occupée résidente travaillant hors du domicile.

La phase suivante ajoutait les municipalités de la couronne (plus de 10 % de navettage vers le noyau) qui affichent un volume important de migrations alternantes (au moins 250 navettes en provenance et en direction du noyau). Le critère utilisé dans cette deuxième phase diffère de celui que Statistique Canada emploie pour définir les RMR (25 % des emplois de la municipalité occupés par les résidents du noyau), qu'on jugeait trop exigeant. La dernière phase visait à inclure quelques municipalités peu urbanisées qui relient les localités périphériques au noyau urbanisé.

## DÉCOUPAGE EN ZONES D'ANALYSE

Pour le découpage du territoire d'étude, le PTAQ a adopté une approche méthodologique qui fait en sorte que les zones d'analyse soient homogènes du point de vue de la **logique géographique et d'aménagement**. Les zones d'analyse ainsi obtenues ne correspondent donc pas nécessairement aux limites administratives existantes, mais présentent plusieurs similitudes dans leur structure urbaine, leurs caractéristiques démographiques et socio-économiques, et dans l'organisation des réseaux de transport terrestre.

Un premier découpage distingue trois types de secteurs : centraux, périphériques et satellites, désignés sous le nom de "grands ensembles". Ces trois grands ensembles sont avant tout homogènes du point de vue de leur forme urbaine et présentent, en résumé, les caractéristiques suivantes<sup>3</sup> :

- centraux : secteurs plus anciens, qui offrent une trame urbaine continue qui s'est déployée jusqu'au début des années 70, et où se trouvent les centres-villes traditionnels et les quartiers de banlieue de faible densité typiques des années 60;
- périphériques : secteurs qui se caractérisent par une trame urbaine discontinue où prédominent les secteurs résidentiels de faible densité; ces nouvelles zones urbaines ont généralement pris leur expansion à partir du noyau d'un village existant, au fur et à mesure du développement du réseau autoroutier;
- satellites : noyaux urbanisés, géographiquement isolés et situés à la marge de la trame urbaine plus ou moins continue de l'agglomération; ces secteurs entretiennent des liens significatifs avec les secteurs centraux ou certains pôles d'emploi des secteurs périphériques.

Ce découpage en trois grands ensembles ne convenait évidemment pas à l'ensemble des analyses, de sorte que le territoire d'étude a été subdivisé en 25 unités géographiques beaucoup plus petites. Ces 25 zones d'analyse ont permis d'illustrer certains phénomènes liés aux tendances locales identifiées dans le territoire d'étude.

---

<sup>3</sup> Les caractéristiques détaillées des trois grands ensembles sont décrites dans le document *Plan de transport de l'agglomération de Québec - Analyse des tendances*, Version provisoire, mai 1995, pp. 9 et suivantes.

## PLAN DE TRANSPORT DE L'OUTAOUAIS

### DÉLIMITATION DU TERRITOIRE D'ÉTUDE

En 1992, au moment où le plan de transport a été officiellement entrepris, les autorités du Ministère ont décidé que celui-ci couvrirait l'ensemble de la région administrative de l'Outaouais (région 07), qui comprend la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO) et les Municipalités régionales de comté (MRC) des Collines-de-l'Outaouais, de la Vallée-de-la-Gatineau, de Papineau et de Pontiac. Il s'agissait donc d'une décision administrative, qui ne tenait pas nécessairement compte de la réalité des déplacements dans la région. Cependant, étant donné le grand nombre de déplacements effectués par les résidents de la région de l'Outaouais vers l'Ontario, en particulier vers la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (MROC), certaines analyses incluent cette entité géographique. La CUO fait d'ailleurs partie d'une région métropolitaine (Ottawa-Hull) et d'un espace économique qui regroupent des municipalités situées au Québec et en Ontario.

### DÉCOUPAGE EN ZONES D'ANALYSE

Dans un premier temps, il a été décidé d'analyser séparément le territoire de la CUO et celui des MRC. Les deux analyses font d'ailleurs l'objet de deux chapitres distincts dans le document de problématique<sup>4</sup>. Cette décision a été prise en raison du caractère distinct de chacun de ces territoires, tant en termes de forme urbaine qu'en termes de transport et d'activités économiques, notamment.

Dans le chapitre portant sur les MRC, le découpage a consisté à présenter toutes les données et analyses à l'échelle des MRC. Dans le chapitre portant sur la CUO, la plupart des analyses sont faites, soit à l'échelle de la CUO dans son ensemble, soit à l'échelle des 5 municipalités qui la composent. Pour l'analyse des déplacements, un découpage plus fin a été utilisé, pour illustrer la dynamique des échanges dans la partie centrale de la CUO. Ce découpage a été choisi en fonction des données disponibles, soit les données provenant de l'enquête origine-destination réalisée par la Société de transport de l'Outaouais (STO) dans le cadre du "Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun". Ainsi, certaines analyses ont été réalisées en utilisant un découpage basé sur le concept de ligne-écran, c'est-à-dire une ligne imaginaire qui recoupe plusieurs tronçons routiers.

<sup>4</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Plan de transport de l'Outaouais (07). Problématique, orientations et objectifs.* Février 1994, 210 pages.

## **PLAN DE TRANSPORT DE LA RÉGION NIAGARA-LAC ÉRIÉ**

### **DÉLIMITATION DU TERRITOIRE D'ÉTUDE**

Le territoire d'étude de ce plan de transport inclue les municipalités régionales de Hamilton-Wentworth, Haldimand-Norfolk et Niagara, de même que le comté de Brant<sup>5</sup>. Ce territoire a été choisi en raison de son importance aux niveaux transport, économique, environnemental et social. Du point de vue géographique, le territoire d'étude forme une péninsule entre le lac Érié, au sud et le lac Ontario, au nord. Il constitue également un pont entre la région du Grand Toronto, à l'ouest, et la frontière américaine, à l'est.

Plusieurs facteurs contribuent à accroître l'importance de ce territoire en matière de transport. En particulier, sa localisation à la frontière des États-Unis, les changements récents dans la réglementation de l'industrie des transports et l'arrivée du juste-à-temps sont les principaux éléments qui font en sorte que le gouvernement de l'Ontario accorde une importance particulière à l'efficacité des transports sur ce territoire.

Même si ce territoire ne correspond à aucune entité administrative, puisqu'il est constitué de trois municipalités régionales et d'un comté, sa localisation et les facteurs mentionnés ci-haut font en sorte que les interventions, tant municipales que provinciales, doivent être planifiées de manière concertée. C'est la seule façon, selon eux, d'y soutenir efficacement l'essor du tourisme, le développement économique et les besoins de déplacements de la population du territoire.

### **DÉCOUPAGE EN ZONES D'ANALYSE**

La plupart des données et analyses sont présentées à l'échelle des entités administratives qui composent le territoire, soit les trois municipalités régionales et le comté. Pour certaines analyses, un découpage beaucoup plus fin a été utilisé. Par exemple, pour les prévisions de la demande de transport des personnes, 3 autres découpages ont été définis :

- ♦ 18 zones : les principales municipalités sont analysées séparément, et les autres de plus petite taille sont analysées par petits groupes;

---

<sup>5</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO, Transfocus 2021 : Plan stratégique de transport pour la région de Niagara et du Lac Érié, avril 1995,

- ♦ 32 zones : toutes les municipalités sont analysées séparément;
- ♦ 296 zones : dans ce découpage, les zones sont définies en fonction principalement des densités de population et d'emploi;

Pour l'étude sur le camionnage, un total de quatre enquêtes ont été réalisées, chacune utilisant un découpage distinct. Les données provenant de ces enquêtes ont toutefois pu être analysées selon le découpage en 32 zones, soit à l'échelle des municipalités.

## **1.4 DESCRIPTION DU DÉCOUPAGE STATISTIQUE UTILISÉ POUR LES BESOINS DU RECENSEMENT DE STATISTIQUE CANADA**

La description qui suit n'est pas exhaustive; on n'a retenu que les unités statistiques susceptibles d'être utilisées pour des fins de planification des transports. En particulier, les deux premiers niveaux de découpage, soit les secteurs de dénombrement et les secteurs de recensement, ne devraient être utilisés que dans les régions métropolitaines de recensement où on dispose de données provenant d'enquêtes origine-destination. Pour les besoins de la plupart des plans de transport régionaux, seules les subdivisions de recensement (municipalités) et les divisions de recensement (MRC ou communautés urbaines) seront utiles.

### **SECTEUR DE DÉNOMBREMENT (SD)**

Les secteurs de dénombrement représentent la plus petite unité géographique pour laquelle on peut habituellement obtenir des données du recensement. Les SD comprennent généralement un nombre maximum de 400 logements. Les limites des secteurs de dénombrement changent généralement d'un recensement à l'autre, mais respectent toujours les limites des autres unités géographiques du recensement.

### **SECTEUR DE RECENSEMENT (SR)**

Les secteurs de recensement correspondent généralement à des petits quartiers urbains ou encore à des petites collectivités rurales permanentes au sein d'une grande région comportant un centre urbain. La population d'un secteur de recensement se situe entre 2 500 et 8 000 habitants.

Un des critères utilisés pour la délimitation des secteurs de recensement est l'homogénéité sur le plan des caractéristiques économiques et sociales de leur population. Les secteurs de recensement constituent donc une unité géographique intéressante pour les analyses qui doivent être réalisées à une échelle plus fine que celle des municipalités.

Cependant, les secteurs de recensement existent seulement dans les régions métropolitaines de recensement (RMR) et les agglomérations de recensement (AR), qui seront définies ci-après. Les limites des secteurs de recensement respectent toujours les limites des RMR et des AR, qui varient généralement d'un recensement à l'autre. Elles ne respectent toutefois pas, en général, les limites des municipalités comprises dans une RMR ou une AR.

### **SUBDIVISION DE RECENSEMENT (SDR)**

Les subdivisions de recensement désignent les municipalités, telles que définies par les lois provinciales. Les limites des SDR peuvent varier d'un recensement à l'autre, en fonction des modifications aux limites administratives des municipalités. Ainsi, le recensement de 1991 a été fait en fonction des limites des municipalités en vigueur le 1er janvier 1991 et connues de Statistique Canada avant le 1er mars 1991.

### **AGGLOMÉRATION DE RECENSEMENT (AR)**

Le concept général d'agglomération de recensement (AR) s'applique à un grand noyau urbain ainsi qu'aux régions urbaines et rurales adjacentes dont le degré d'intégration économique et sociale avec ce noyau urbain est très élevé. Une AR est délimitée à partir d'un noyau urbanisé lorsque ce dernier compte au moins 10 000 habitants, d'après les résultats du dernier recensement. Lorsque la population du noyau urbanisé d'une AR atteint 10 000 habitants, cette AR devient une région métropolitaine de recensement.

Les critères servant à délimiter les AR, mis à part celui relatif au nombre d'habitants du noyau urbanisé, sont les mêmes que ceux utilisés pour la délimitation des RMR. Ce sont des critères liés aux déplacements de la population active entre le noyau urbanisé et les municipalités adjacentes. Les limites des AR peuvent varier d'un recensement à l'autre, mais respectent toujours les limites des municipalités.

### **RÉGION MÉTROPOLITAINE DE RECENSEMENT (RMR)**

Le concept général de région métropolitaine de recensement s'applique à un grand noyau urbain ainsi qu'aux régions urbaines et rurales adjacentes dont le degré d'intégration économique et sociale avec ce noyau urbain est très élevé. Les RMR sont donc délimitées de la même façon que les AR, sauf que le noyau urbanisé doit compter au moins 100 000 habitants.

### **DIVISION DE RECENSEMENT (DR)**

Au Québec, la structure des divisions de recensement de 1991 est tout à fait différente de celle des recensements précédents. Le nombre de divisions de recensement est passé de 76 en 1986, à 99 en 1991, en raison de l'implantation des municipalités régionales de comté (MRC) ou leur équivalent (communautés urbaines, territoires conventionnés). Les limites des DR correspondent dorénavant aux limites des MRC et communautés urbaines.

On a également regroupé les MRC suivantes (ou leur équivalent) pour former les divisions de recensement qui suivent :

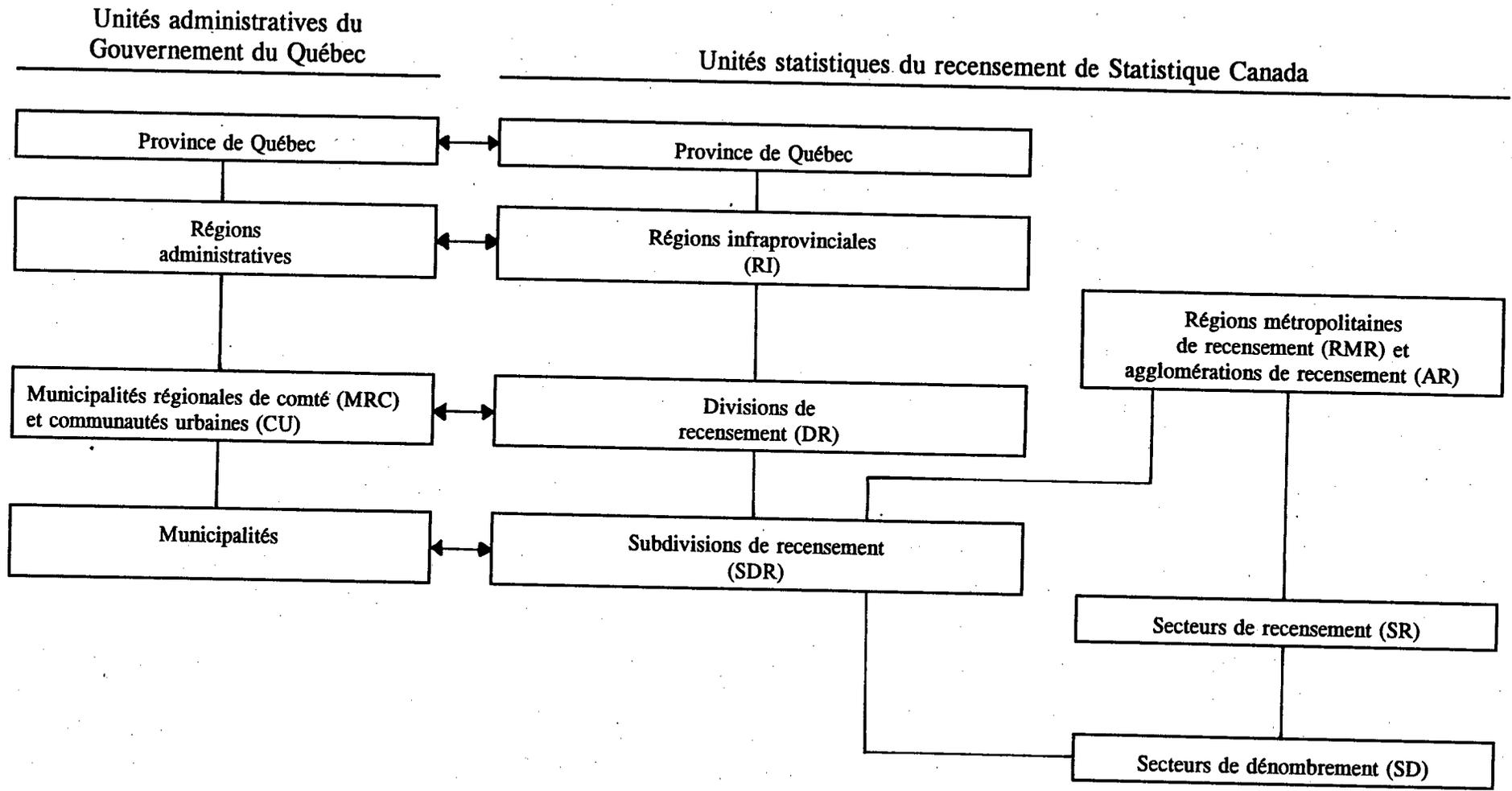
- ♦ la DR Territoire nordique, qui comprend le territoire conventionné de la région de la Baie James et l'administration régionale Kativik;
- ♦ la DR Minganie-Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent, formée de la MRC Minganie et de la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent;
- ♦ la DR Sept-Rivières-Caniapiscau, qui comprend les MRC Sept-Rivières et Caniapiscau.

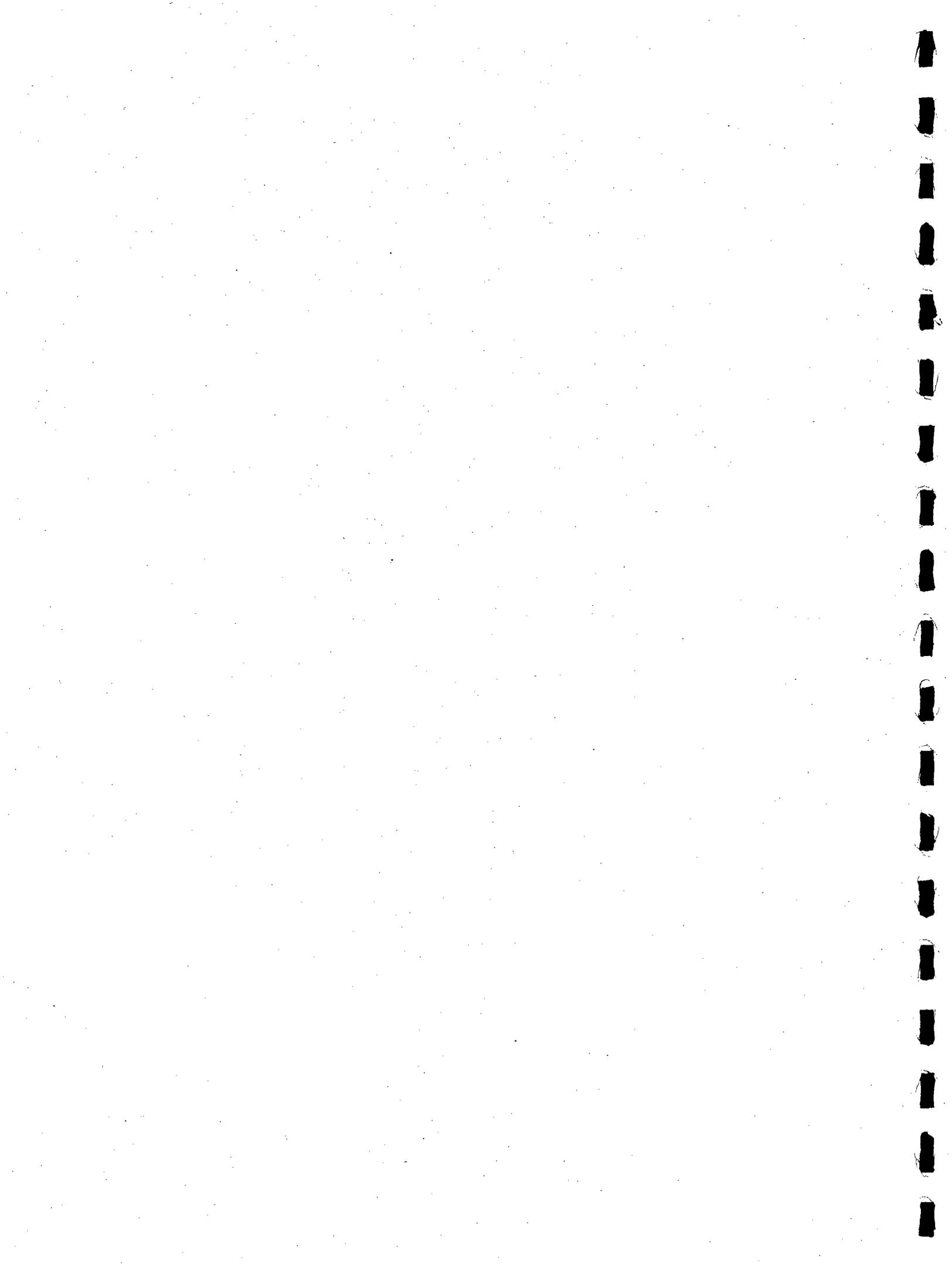
### **RÉGION INFRAPROVINCIALE (RI)**

Les régions infraprovinciales sont constituées de groupes de divisions de recensement complètes. Au Québec, les RI du recensement de 1991 correspondent aux limites des régions administratives.

La figure 1-1 illustre les liens d'équivalence entre certaines unités statistiques du recensement de Statistique Canada et les unités administratives définies par le gouvernement du Québec (colonnes 1 et 2 de la figure). La dernière colonne de cette figure présente quelques-unes des unités statistiques qui ne correspondent pas à des unités administratives reconnues par le gouvernement du Québec; elles sont définies uniquement pour les besoins du recensement, mais répondent à des critères d'homogénéité intéressants du point de la dynamique des transports.

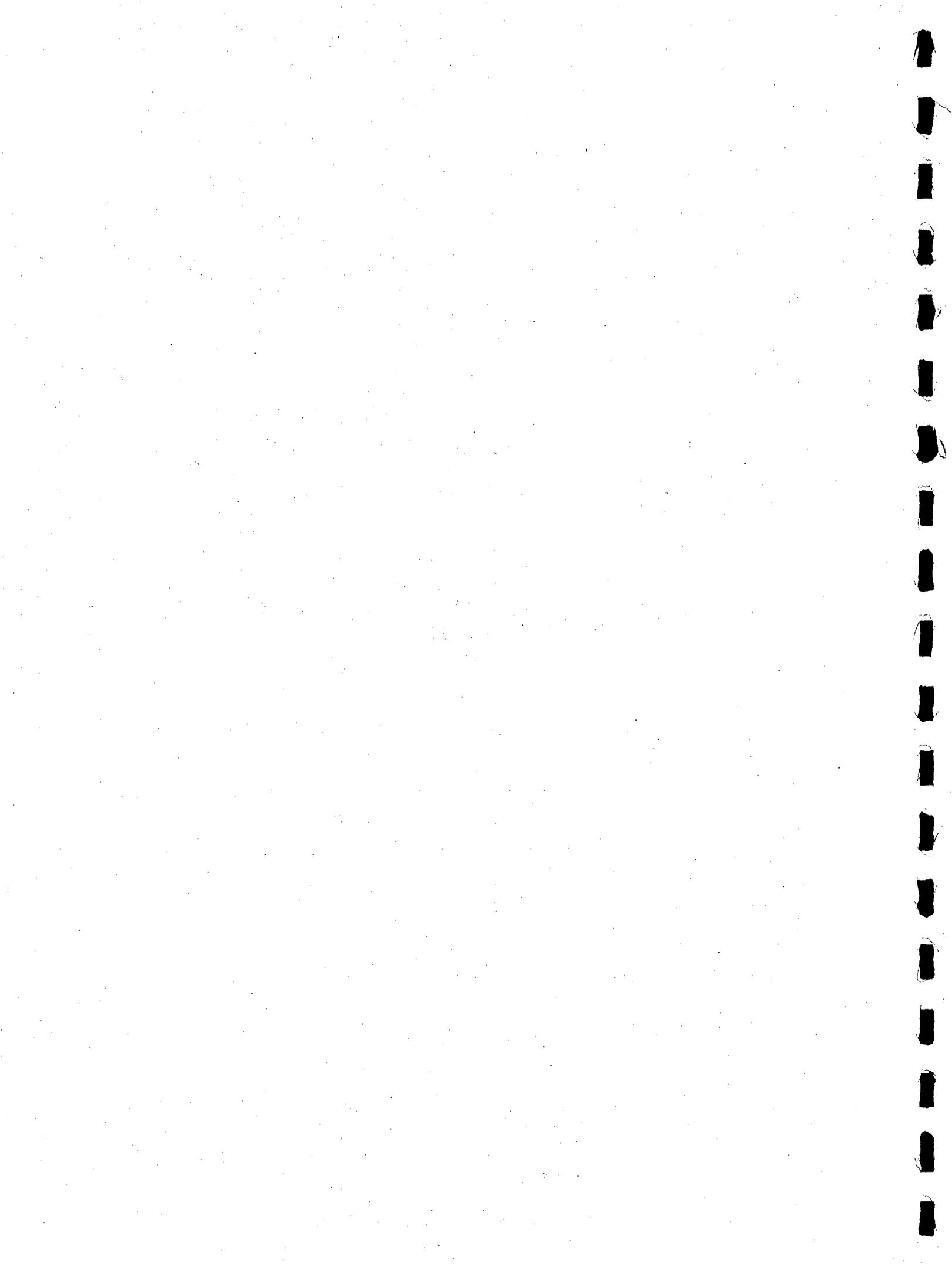
**FIGURE 1-1**  
**ÉQUIVALENCE DES UNITÉS GÉOGRAPHIQUES DE STATISTIQUE CANADA ET DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU**  
**GOUVERNEMENT DU QUÉBEC**





## CHAPITRE 2 ♦ PORTRAIT GÉOGRAPHIQUE

---



## **LE CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE : UNE PRISE EN COMPTE DES PARTICULARITÉS RÉGIONALES**

La situation géographique, de même que les principales caractéristiques physiques du territoire des régions, sont parmi les facteurs déterminants de la localisation des activités humaines. Le relief, l'hydrographie, le climat, la nature des sols par exemple, ont conditionné l'occupation du territoire et continuent à favoriser ou à contraindre les différents usages du sol, et les activités qui s'y exercent. D'autres facteurs ont influencé le mode d'occupation du territoire tel qu'on le retrouve aujourd'hui. Ainsi, outre les particularités géographiques, la façon dont le territoire a été occupé, et entre autres la concession des terres, a été déterminante dans la répartition géographique de la population.

Le développement des réseaux et infrastructures de transport a eu également à se contraindre ou à tirer partie des composantes géographiques du territoire. La planification des transports, tout comme l'aménagement du territoire, doit donc composer avec les contraintes que comporte le milieu physique, et avec la dynamique socio-économique de la région.

Le portrait géographique qui figurera au début du plan de transport se veut uniquement descriptif. Il n'a pas à se substituer aux analyses plus poussées qui seront faites dans d'autres sections. Il permettra par contre d'avoir déjà une vision régionale, de façon à situer les analyses subséquentes dans un contexte géographique et socio-économique particuliers. Il aidera à prendre connaissance de la région à l'étude par un survol de ses composantes naturelles, et des particularités de l'occupation du territoire dans la région.

### **Voici les questions auxquelles la section sur le portrait géographique devrait répondre**

- Comment la région se situe-t-elle dans son contexte géographique?
- Quelles sont les caractéristiques biophysiques du territoire à l'étude?
- En quoi les modes d'occupation du territoire ont-ils conditionné les activités qu'on retrouve maintenant dans la région?

## 2.1 COMMENT LA RÉGION SE SITUE-T-ELLE DANS SON CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE?

Pour localiser et décrire brièvement la région à l'étude, on traitera de :

- ♦ sa localisation rapport à l'ensemble du Québec et à ses frontières, par rapport aux régions voisines, ainsi que par rapport au Saint-Laurent;
- ♦ sa taille, en termes de superficie et relativement à celle du Québec;
- ♦ l'identification des MRC comprises dans son territoire;
- ♦ la structure urbaine de la région, qu'on décrira succinctement;
- ♦ les principales routes qui traversent la région.

### SOURCES

- ♦ UMRCQ, *Atlas de l'évolution démographique des municipalités locales et des municipalités régionales de comté du Québec de 1951 à 1991*.  
En plus de données statistiques, et d'une certaine analyse de données démographiques par MRC, on retrouve dans ce document une carte de localisation pour chacune des régions administratives identifiant les MRC qu'elles comprennent.
- ♦ OPDQ, *Bilan socio-économique*, par région administrative.  
On y trouve une carte de localisation de chacune des régions administratives par rapport à l'ensemble du Québec ainsi que des données socio-démographiques et socio-économiques. Au début du document, on retrouve une présentation générale de la région qui pourrait être utile dans la production du portrait géographique.
- ♦ MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, *Répertoire des municipalités du Québec*, Les Publications du Québec, 1994.  
On y retrouve des données de superficies, en km<sup>2</sup>, par municipalité, et par MRC.

**ILLUSTRATION**

Une carte de localisation permettant de situer géographiquement la région visée par le plan de transport par rapport aux régions voisines ou aux limites territoriales du Québec, avec identification des limites de la région administrative et des MRC devrait figurer au début du plan de transport.

Cette carte pourrait soit :

- ♦ Avoir comme fond l'hydrographie, à laquelle on superposerait:
  - les limites de la région à l'étude
  - les frontières du Québec (en fonction de l'échelle et de la localisation de la région)
  - les limites administratives (régions administratives et MRC)
  - les principales villes de la région à l'étude, identifiées avec une certaine hiérarchie
  - les autoroutes et les principales routes reliant ces villes (i.e. les routes nationales selon la classification fonctionnelle du Ministère).

ou :

- ♦ Avoir comme fond de carte une image satellite (comme dans le plan de transport de l'agglomération de Québec<sup>6</sup>), à laquelle on superposerait les informations suggérées plus haut.

## 2.2 QUELLES SONT LES CARACTÉRISTIQUES BIOPHYSIQUES DU TERRITOIRE À L'ÉTUDE?

Les données suggérées dans cette section devraient servir à décrire les caractéristiques biophysique de la région à l'étude. Il s'agit de dégager les grandes composantes physico-spatiales du territoire de façon à en dresser un portrait général.

On décrira la région à l'étude en traitant par exemple du relief, de l'hydrographie, de la nature du sol et du sous-sol, du climat, de la végétation, selon que ces éléments constituent des facteurs géographiques déterminants autant pour l'utilisation du sol que pour les possibilités ou les contraintes qu'ils représentent pour les activités de transport ou pour les autres domaines d'activité qui influencent les transports.

<sup>6</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Plan de transport de l'agglomération de Québec, contexte d'élaboration*, page 9.

Ainsi, par exemple, les éléments de discontinuité du relief pourront s'avérer contraignants pour l'implantation d'équipements de transport. L'identification des caractéristiques du relief dans la région permettra de comprendre également une partie de la problématique régionale.

De même, la présence de cours d'eau a d'abord conditionné le mode d'occupation des sols en servant de voie d'accès pour le peuplement le long du Saint-Laurent. Les cours d'eau ont également joué un grand rôle dans le transport de matières premières vers les usines de transformation (par exemple pour le flottage du bois). D'un autre côté, les cours d'eau deviennent plutôt des barrières à franchir lorsqu'il s'agit de transport terrestre.

Parmi les autres facteurs qui peuvent influencer à la fois la nature des activités économiques et les besoins en transport qui en découlent ou plus spécifiquement les pratiques d'ingénierie inhérentes à l'implantation et à l'entretien des équipements de transport, se trouvent les caractéristiques géologiques et la nature des dépôts meubles qu'on retrouve dans la région. Ainsi, la présence de minerais exploitables ou de terres agricoles fertiles peuvent constituer des facteurs déterminants pour la vocation économique de la région et pour les modes de déplacements qui en résulteront. D'autre part, la capacité portante des sols ou leur qualité en tant que matière première pour la construction d'infrastructures de transport, peuvent constituer des facteurs favorables ou contraignants à l'implantation ou à la réfection d'infrastructures de transport.

Le climat est en grande partie déterminé par la géographie physique. Outre les grandes caractéristiques climatiques générales, les particularités régionales et mêmes locales du climat pourront influencer entre autres la végétation et, de façon plus générale, les usages du sol et les activités humaines. Le domaine des transport sera également fortement influencé par les conditions climatiques autant pour l'implantation d'infrastructures que pour leur entretien.

La végétation diffère également d'une région à l'autre. Tout comme les autres richesses naturelles telles que l'eau, les dépôts miniers, la faune, elle peut être déterminante pour la vocation économique de la région et les besoins en matière de transport qui en découlent.

### 2.2.1 LE RELIEF

Les données utiles pour décrire le relief, sont :

- ♦ L'élévation par rapport au niveau de la mer et la topographie. On parlera alors des formes de relief en résultant (plaines, coteaux, collines, hautes collines et monts<sup>7</sup>), ou alors de classes de relief (plat, ondulé, moutonné, montueux ou accidenté ou montagneux<sup>8</sup>).
- ♦ L'appartenance aux grands ensembles que sont les régions physiographiques telles que, par exemple, le Bouclier canadien, les Basses terres du Saint-Laurent ou les Appalaches permettront de décrire les caractéristiques générales de la morphologie des régions.

#### SOURCES

*Pour la topographie :*

- ♦ Les cartes topographiques sont disponibles à l'échelle du 1:50 000e pour l'ensemble du territoire. On y retrouve les courbes de niveaux à une équidistance de 25 pieds, sur fond de carte du réseau hydrographique et du réseau routier. Les localités y sont indiquées. Y apparaissent aussi, certaines données d'utilisation du sol comme les espaces boisés, les vergers, les gravières. Des mises à jour sont effectuées par surimpression d'informations en violet.

*Pour la description des régions physiographiques :*

- ♦ BOSTOCK, H.S., *Subdivisions physiographiques du Canada* dans R.J.W. Douglas. *Géologie et ressources minérales du Canada*. Approvisionnement et services Canada 1969. Parties I et II.

---

<sup>7</sup> MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE ET DES RESSOURCES, *Classification du type de relief* (Robitaille et Saucier, 1988), dans : *Cartographie des districts écologiques - Normes et techniques*, Québec, décembre 1988, p.33

<sup>8</sup> MINISTÈRE DES PÊCHES ET ENVIRONNEMENT CANADA, L'inventaire du Capital-Nature, *Méthode de classification et de cartographie écologique du territoire*, par Jurdant, M. et al., p.125.

- ♦ ENVIRONNEMENT CANADA, *Les terres du choix du Canada*, Direction générale des terres, dossier cartographique no 4, annexe I, Ottawa, 1980, 231p.  
On y retrouve une bonne description des régions physiographiques du Canada par province.

### 2.2.2 L'HYDROGRAPHIE

Pour la question de l'hydrographie, il s'agira :

- ♦ De faire mention et de décrire les cours d'eau et lacs importants (tant par leur superficie, longueur ou quantité).
- ♦ De donner un aperçu de la vocation générale de ces cours et étendues d'eau.
- ♦ De préciser en quoi cet élément contribue à la spécificité de la région.

#### SOURCES

- ♦ Les cartes de base du ministère des Transports, ou celles d'Hydro-Québec intitulées *Inventaires géographiques régionaux*, ont l'hydrographie comme fond de carte. Il en est de même des cartes topographiques citées plus haut.

### 2.2.3 LA GÉOLOGIE ET LA PÉDOLOGIE

Il pourrait être intéressant d'énumérer les métaux (cuivre, or, fer), minéraux (amiante, silice) et agrégats (pierre, sable, gravier) en exploitation dans la région. Leur localisation ponctuelle pourrait être faite sur une carte.

La classification des sols selon leurs possibilités (à des fins agricoles, forestières ou récréatives) est une donnée utile pour évaluer l'usage qui peut être fait des sols qu'on retrouve dans une région. Il est généralement reconnu que les meilleures terres sont celles de classes 1, 2, et 3, selon la classification de l'Inventaire des Terres du Canada. La cartographie de cette donnée permettrait déjà d'avoir une idée générale de la localisation des terres les plus productives pour l'agriculture ou pour la foresterie, par exemple.

## SOURCES

### *Pour les possibilités des sols :*

- ♦ Cartes de l'Inventaire des terres du Canada, effectuées dans le cadre de l'ARDA (Loi sur l'aménagement rural et le développement agricole), 1:50 000e, ou au 1:125 000e, par thèmes (possibilités des terres pour l'agriculture, la foresterie, la récréation ou la faune). Au 1:250 000e, des cartes intitulées *Analyse des possibilités des terres*, regroupe les classes de sols ayant les possibilités les plus élevées pour chacune des différentes vocations.

### *Pour des données sur les sols, les ressources minérales, l'hydrographie, et en plus sur le climat, l'agriculture et les forêts:*

- ♦ MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, *L'environnement au Québec, Un premier bilan*, Document technique, Québec, 1988, 429p.  
Il existe également une nouvelle version de ce document intitulée *État de l'Environnement au Québec, 1992*, Montréal, Guérin 1993, 560p.  
Ces documents contiennent des données spatialisées sur la géologie et sur les minéraux exploitables au Québec.
- ♦ AGRICULTURE CANADA, *Système d'information sur le sol du Canada (SISCan)*, Direction générale de la recherche, *Relevés pédologiques au Québec*, Ottawa.  
Des études pédologiques ont été effectuées pour 63 comtés au Québec depuis 1938. Une vingtaine de rapports ont été refaits depuis les années '80, et une dizaine d'autres seraient en préparation selon la liste des relevés publiée en 1993. Ces rapports contiennent une série d'informations générales sur les caractéristiques biophysique des comtés. La plupart des rapports sont disponibles au Service des renseignements et des publications du MAPAQ.

## 2.2.4 LE CLIMAT

Il serait utile de dresser un bref portrait des conditions climatiques spécifiques à la région par rapport au Québec, à l'aide de la classification des climats du Québec, et de données sur les précipitations, les températures, l'humidité, la direction des vents dominants et l'ensoleillement.

### SOURCES

- ♦ MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, *L'environnement au Québec, Un premier bilan*, Document technique, Québec, 1988, 429 p., ou la version plus récente déjà citée.
- ♦ ENVIRONNEMENT CANADA, *Les climats du Canada*, Ministère des Approvisionnements et Services, Canada, 1990, 176 p.  
On y trouve une section sur le climat des diverses régions du Canada, dont le Québec.

### 2.2.5 LA VÉGÉTATION

Il existe une multitude de classifications des végétaux au Québec. Celle retenue par le ministère des Terres et Forêts identifie 5 zones de végétation à l'intérieur desquelles on retrouve des domaines climatiques, caractérisés par la présence de groupements forestiers particuliers.

Une autre donnée intéressante concernant la végétation est la classification des sols forestiers pour leurs possibilités d'exploitation commerciale réalisée dans le cadre de l'Inventaire des terres du Canada.

### SOURCES

- ♦ SIMPSON-LEWIS, WENDY L. et al., *Les Terres de choix du Canada: Une étude sélective de l'utilisation des terres dans une perspective nationale*, dossier cartographique no.4, Environnement Canada, Direction générale des terres, p.152 et 153.  
Un résumé de la classification des possibilités des terres pour le territoire du Québec y apparaît.
- ♦ MINISTÈRE DES TERRES ET FORÊTS, dir. gén. des forêts, service de l'inventaire forestier, *Carte forestière*, 1:20 000e.  
Malgré la très grande échelle de ces cartes, on peut y retrouver des données intéressantes au niveau régional, notamment sur les essences formant de grands peuplements forestiers.

### ILLUSTRATION

Certaines données spécifiques comme les caractéristiques climatiques, pourraient être accompagnées de tableaux, graphiques, cartes thématiques pour illustrer le propos.

Une carte générale comprenant les données physico-spatiales ci-haut décrites est suggérée à la fin de la section sur le portrait géographique.

## 2.3 QUELLES SONT LES CARACTÉRISTIQUES DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE DE LA RÉGION?

La répartition spatiale de la population et des activités que l'on retrouve aujourd'hui n'est pas seulement due aux particularités physiques du territoire, mais également, et en grande partie, elle résulte des modes d'occupation du territoire originant tout autant du début de la colonisation, que de facteurs d'occupation du sol plus contemporains.

De tous temps, le transport a par ailleurs joué un rôle important dans la répartition de la population sur le territoire. Pendant le régime français, les premières terres occupées l'ont été en bordure du Saint-Laurent, qui constituait la principale voie de transport, et de ses affluents. Également, la façon dont les terres ont été divisées, selon le modèle du rang dans la vallée du Saint-Laurent (attribution de parcelles ayant généralement 180 mètres par 1800 mètres à l'intérieur des seigneuries), ou selon le mode prévalant plus tard sous le régime anglais, (division des terres en forme de carrés sans tenir compte de la topographie ni de l'hydrographie), ont contribué à façonner le paysage tel qu'on le retrouve aujourd'hui.

Seule une partie du territoire québécois, correspondant aujourd'hui au territoire le plus densément peuplé, a été concédée selon ces différentes méthodes. Il en est résulté que la plus grande partie du territoire de la province (environ 93 %), est demeurée du domaine public, sous juridiction provinciale. La gestion des ressources pour ces territoires est sous la juridiction du gouvernement du Québec, qui partage la responsabilité de l'aménagement du territoire avec les Municipalités régionales de comté (MRC).

À ce découpage territorial se greffe un découpage administratif. Municipalités, MRC, paroisses, commissions scolaires, territoires de CLSC etc, autant de découpages qui ont une influence sur le développement du territoire.

La répartition de la population sur le territoire telle qu'on la retrouve aujourd'hui résulte de l'interrelation entre tous ces facteurs tant physiques qu'humains. Le portrait de la région doit donc faire mention également de son évolution historique, de son peuplement, de la répartition géographique de sa population et de ses grandes caractéristiques, ainsi que des grandes activités économiques qui la particularisent.

Les données permettant de dresser ce portrait régional devraient demeurer très générales puisque des analyses spécifiques seront effectuées sur des sujets tels que la démographie, l'activité économique, l'environnement, l'aménagement du territoire et sur chacun des modes de transport.

### 2.3.1 LA RÉPARTITION SPATIALE DES ACTIVITÉS ET DE LA POPULATION

On veut connaître les caractéristiques démographiques générales, la répartition de la population sur le territoire, ainsi que les principales activités qu'on y retrouve, et qui permettront de dresser un portrait socio-économique de la région. Les données utiles pour dresser ce portrait pourraient être les suivantes :

- ♦ un aperçu du découpage cadastral;
- ♦ la population totale de la région et la part de celle-ci dans l'ensemble du Québec;
- ♦ la répartition géographique de la population (par municipalité). On fera mention de la répartition de la population rurale et urbaine, de la densité d'occupation du sol, et d'une certaine hiérarchie urbaine;
- ♦ la description des principales activités économiques qui caractérisent la région et leur localisation.

#### SOURCES

*Pour les données sur la population :*

- ♦ OPDQ, *Bilan socio-économique*, par région administrative.  
Ce document qui a déjà été cité au début de la section, donne un portrait socio-économique de la région. Selon les régions, les données socio-économiques qu'on y retrouve datent de la fin des années '80 ou du début des années '90.

- ♦ **MINISTÈRE DU CONSEIL EXÉCUTIF, *Les régions administratives en bref*, édition 1994, Gouvernement du Québec, Secrétariat aux Affaires régionales, sept. 1994.**  
On trouve dans ce document des données mises à jour, sur la population, par MRC et pour la région. Il s'agit de données provenant du BSQ. On y trouve aussi un résumé des principales caractéristiques socio-économiques, des activités économiques, des services et des infrastructures de transport de la région, le tout accompagné de tableaux statistiques, pour chacune des régions administratives, ainsi que pour l'ensemble du Québec. L'édition 1995 donne des statistiques plus récentes, par contre, on n'y retrouve pas de texte descriptif de la région comme dans la version 1994.
  
- ♦ ***Plan stratégique de développement*, par région administrative.**  
On y trouve un portrait de la région administrative, de ses caractéristiques générales, ainsi que des caractéristiques socio-démographiques et socio-économiques et environnementales.

*Pour des données de population plus précises, au niveau des municipalités locales :*

- ♦ **BUREAU DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Statistiques régionales*.** Il s'agit de publications-synthèses des données de population des recensements de Statistique Canada, publiés par région administrative.
  
- ♦ **UMRCQ, *L'Atlas de l'évolution démographique des municipalités locales et des municipalités régionales de comté du Québec, de 1951 à 1991*.**  
On y trouve des données, par municipalité, et par MRC, sur l'évolution de la population depuis 1951, illustrées de cartes et graphiques, ainsi qu'une brève analyse pour chaque territoire de MRC.

*Pour des données plus à jour :*

- ♦ **BUREAU DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Statistiques démographiques, La situation démographique au Québec*, édition 1995, par Louis Duchesne, Gouvernement du Québec, 1995.**

### 2.3.2 LES PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT EN PLACE DANS LA RÉGION

Il s'agit de décrire succinctement les principales infrastructures de transport qu'on retrouve sur le territoire, ce qui complétera le portrait régional.

#### SOURCES

##### *Pour le réseau routier :*

- ♦ MTQ, *Classification fonctionnelle du réseau routier*, à l'échelle du 1:100 000e, version 1995.

##### *Pour le réseau ferroviaire :*

- ♦ MTQ, *Carte du réseau ferroviaire - Québec*, 1991.  
Une mise à jour des données de cette carte sera sans doute nécessaire. Il faudrait alors communiquer avec le spécialiste du Ministère : M. Jacques Ruel, Service de la réglementation et des programmes en transport multimodal.

##### *Pour le réseau maritime :*

- ♦ MTQ, *Inventaire des infrastructures portuaires au Québec*, 1995.  
Pour une mise à jour, contacter M. Jacques Therrien, Service de la réglementation et des programmes en transport multimodal.

##### *Pour le réseau aérien :*

- ♦ MTQ, *Carte aéro-touristique*, Québec, 1991.  
Des modifications ont pu être faites à ce réseau. Des données à jour peuvent être obtenues auprès de M. Ralph Plourde du Service de la réglementation et des programmes en transport multimodal.
- ♦ Le document *Régions administratives en bref*, édition 1994, cité ci-haut, comprend un paragraphe sur la description des infrastructures de transport qui peut servir à compléter le portrait régional des transports.

## RÉFÉRENCES GÉNÉRALES

### *Pour des portraits régionaux :*

- ♦ MICHELIN, *Le Québec*, Dorval, Québec, Société canadienne des pneus Michelin, 1992. Collection Guides de tourisme, 284 p.

Il est possible de trouver dans les guides de voyages de bonnes descriptions des régions du Québec, et surtout des références sur les paysages, sur les sites touristiques d'intérêt.

## ILLUSTRATION

Une carte régionale illustrant à la fois les grandes caractéristiques biophysiques du territoire à l'étude, ainsi que les principales activités qui caractérisent la région pourrait comprendre les éléments suivants :

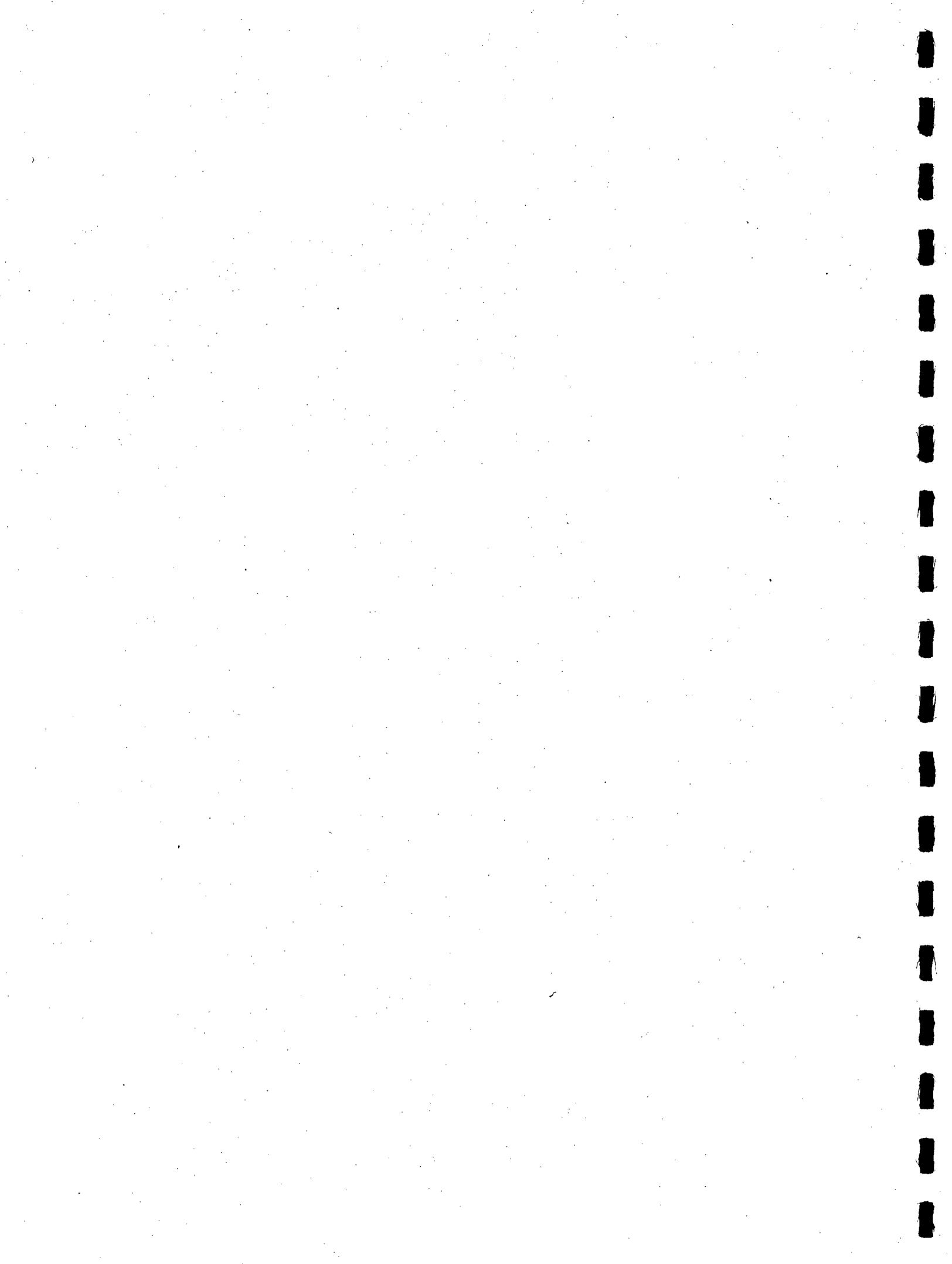
### Échelle suggérée

Régionale (1:125 000e ou 1:250 000e, selon la taille de la région).

### Données à représenter

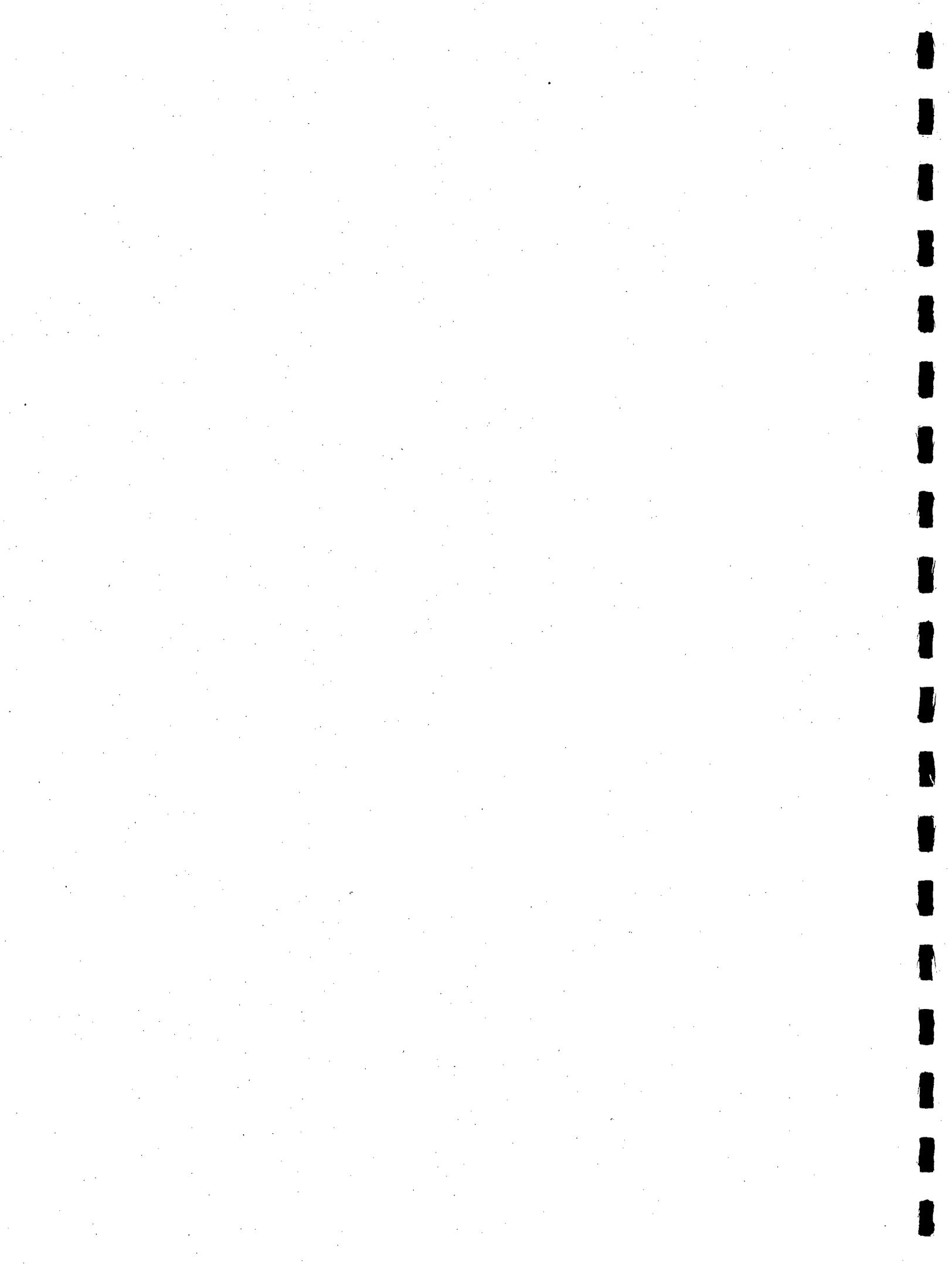
- ♦ Limites du territoire de la région.
- ♦ Hydrographie.
- ♦ Topographie, ou illustration des limites des régions physiographiques.
- ♦ Localisation des meilleures terres pour l'agriculture, et des tourbières.
- ♦ Localisation des forêts (avec identification des zones de végétation et des domaines climatiques).
- ♦ Localisation ponctuelle des ressources minérales, des métaux ou autres matériaux exploitables.
- ♦ La toponymie des principales villes de façon à représenter la hiérarchie urbaine.
- ♦ Les principales activités économiques caractérisant la région (cette information pourrait être ponctuelle).
- ♦ Les principales infrastructures de transport terrestre, maritime et aérien.

La plupart des informations devraient être illustrées sous forme ponctuelle, et non en fonction de la superficie occupée. Il ne s'agit pas ici de faire une carte d'utilisation du sol, mais simplement de représenter les données qu'on vient de décrire.



## CHAPITRE 3 ♦ DÉMOGRAPHIE

---



## **L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE : UN DES PRINCIPAUX FACTEURS DÉTERMINANT LES BESOINS EN TRANSPORT**

L'évolution de la population et des ménages d'une région compte parmi les principaux facteurs qui influencent la demande de transport. Pour mieux comprendre l'évolution récente de la demande de transport et tenter d'en prévoir l'évolution future, il est important d'examiner, entre autres, le rythme de croissance de la population, l'évolution de sa structure d'âge et la répartition spatiale de la population et des ménages sur le territoire.

L'analyse de l'évolution démographique passée et prévisible de la région ne représente qu'une partie des analyses nécessaires à l'identification des besoins futurs en transport. D'autres facteurs, tels que l'évolution de l'économie et de l'aménagement du territoire doivent également être examinés avant que l'on puisse être en mesure de préciser les besoins futurs en transport. Les grandes tendances démographiques identifiées dans ce chapitre devraient toutefois permettre de mettre en lumière certains phénomènes qu'on pourrait anticiper et qui découleraient directement ou indirectement de l'évolution démographique récente ou prévisible. Certaines tendances démographiques, telles que le vieillissement de la population, les tendances en matière de taille et de composition des ménages, une poursuite éventuelle de l'étalement urbain, etc., peuvent permettre de tirer certaines conclusions en termes de besoins futurs en transport.

### **Voici les questions auxquelles la section sur la démographie devrait répondre**

- Quelles sont les principales caractéristiques de l'évolution démographique observée dans la région depuis les 10 dernières années?
- Quelles sont les principales tendances démographiques prévisibles pour la région dans un horizon de 20 ans?

### 3.1 QUELLES SONT LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE OBSERVÉE DANS LA RÉGION DEPUIS LES 10 DERNIÈRES ANNÉES?

Afin de répondre à cette première question, on présentera une série de tableaux, graphiques et cartes qui seront analysés de manière à faire ressortir les grandes tendances (ex.: vieillissement de la population) qui ont marqué l'évolution démographique de la région au cours des 10 dernières années.

Les principales variables qui caractérisent le portrait démographique d'une région se rapportent soit aux individus qui composent la population, soit aux ménages. Pour les deux sections de l'analyse, celle portant sur les individus et celle portant sur les ménages, on suggère de présenter d'abord les analyses à l'échelle de la région, puis à celle des zones d'analyse<sup>9</sup>. Les tableaux plus détaillés (ex.: par municipalité) devraient apparaître en annexe du document de problématique du plan de transport, tandis qu'on conserverait dans le texte les illustrations graphiques et cartographiques et les tableaux sommaires.

Il va de soi que dans certaines régions, d'autres variables pourront s'ajouter à la liste des variables proposées, pour tenir compte de phénomènes démographiques particuliers. À cet effet, on pourra consulter le plan stratégique de développement de la région concernée, qui présente des analyses assez détaillées de tout ce qui concerne le développement régional. On y retrouve une liste des enjeux identifiés par les partenaires régionaux, notamment les enjeux liés à l'évolution démographique de la région. Les informations contenues dans le plan stratégique de développement régional peuvent permettre de bonifier les analyses sur la démographie, en suggérant d'autres dimensions à examiner (ex.: immigration, revenus, éducation, etc.).

Une mise en garde s'impose toutefois, concernant la quantité de variables à considérer dans un plan de transport régional. La relative facilité avec laquelle on peut maintenant obtenir les données des recensements et le grand nombre de variables qu'on y retrouve, sur support informatique par surcroît, peut devenir un incitatif à multiplier les analyses, sous prétexte de dresser un portrait soi-disant complet de la région. Il est fortement recommandé de résister à cette tentation et de raisonner plutôt de la façon suivante. L'introduction d'une nouvelle variable à l'analyse devrait se faire uniquement si elle possède un lien avec la problématique de transport de la région, ou encore si elle sert à expliquer l'évolution d'une autre variable démographique. Cette remarque s'applique d'ailleurs à l'ensemble des analyses à réaliser dans un plan de transport.

---

<sup>9</sup> Le découpage du territoire d'étude en zones d'analyse a été abordé dans le premier chapitre du présent *Cahier méthodologique*.

## SOURCES

- ◆ Les données de la série «Profils» du recensement 1991 de Statistique Canada ont récemment été distribuées à l'ensemble des Directions territoriales sur support informatique<sup>10</sup>. Un jeu de trois disquettes a été envoyé, les deux premières contenant les données pour l'ensemble des municipalités et des MRC du Québec, ainsi que l'utilitaire C91, qui permet de réaliser facilement un ensemble d'opérations de recherche, d'extraction et de manipulation des données. La troisième disquette contient les données pour les secteurs de recensement dans les régions métropolitaines.
- ◆ Les données du recensement de 1986 sont également disponibles, également accompagnées d'un logiciel d'exploitation (C86). Cependant, les données issues de ces deux bases de données, C91 et C86, ne permettent pas pour l'instant de constituer des séries chronologiques. En effet, la géographie du recensement a subi des changements majeurs dans la délimitation des secteurs de recensement et de dénombrement. De plus, les codes de municipalités ont changé entre les deux recensements, de même que les limites de certaines municipalités.
- ◆ Le Service statistiques et économie en transport dispose actuellement de quelques séries chronologiques qui couvrent deux ou trois recensements pour certaines variables à l'échelle municipale ou infra-municipale. D'ici quelques mois, ils espèrent être en mesure de distribuer, avec un logiciel d'exploitation, des données harmonisées sur la population selon le sexe et le groupe d'âge pour la totalité du Québec.

### 3.1.1 STATISTIQUES SUR LES INDIVIDUS

Les données qu'on suggère d'analyser, en ce qui concerne les statistiques portant sur les individus, sont les suivantes :

- ◆ taux de croissance de la population
- ◆ répartition spatiale de la population
- ◆ structure d'âge de la population

<sup>10</sup> À ce sujet, voir la lettre envoyée aux Directions territoriales par M. Pierre Toupin, directeur de la Coordination de la recherche et de l'information en transport, le 28 février 1996.

### *Taux de croissance de la population*

Cette donnée permettra de comparer la croissance démographique de la région à celle du Québec. Dans le cas où des différences significatives apparaîtraient au cours de certaines périodes, on pourra expliquer brièvement les principaux facteurs ayant contribué à la croissance démographique plus (ou moins) rapide de la région par rapport à celle du Québec. Dans certains cas, il pourra s'agir de facteurs démographiques (reprise de la natalité, balance migratoire, etc.), alors que dans d'autres cas, il s'agira de facteurs économiques (implantation d'une entreprise importante, marché de l'habitation, etc.).

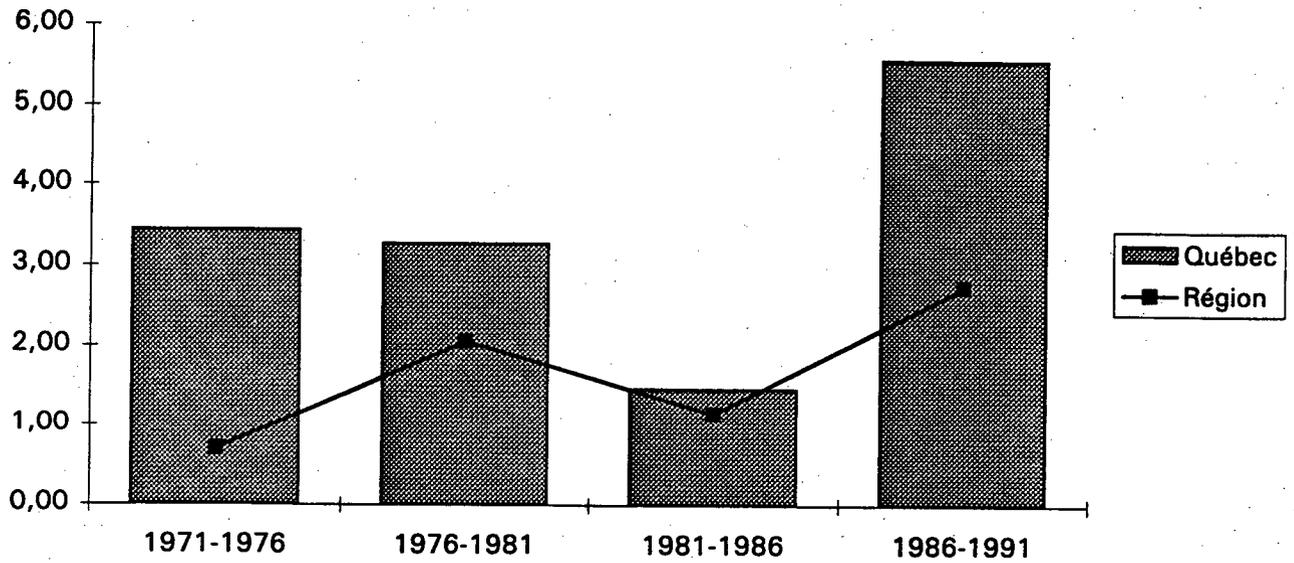
#### **ILLUSTRATION**

##### *Graphique combiné (histogramme et courbe)*

- ◆ histogramme pour la région et courbe pour le Québec
- ◆ entre 1981 et 1991, par période de cinq ans;
- ◆ valeurs exprimées en pourcentage

On pourra évidemment utiliser tout autre type de graphique combiné, ou encore un histogramme seulement (une couleur pour la région et une pour le Québec). Comme pour tous les graphiques, tableaux, et cartes proposés dans le Guide, le graphique illustré ci-dessous est suggéré seulement à titre d'exemple.

FIGURE 3-1  
ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE LA RÉGION ET DU QUÉBEC (EN %),  
ENTRE 1981 ET 1991



### *Répartition spatiale de la population*

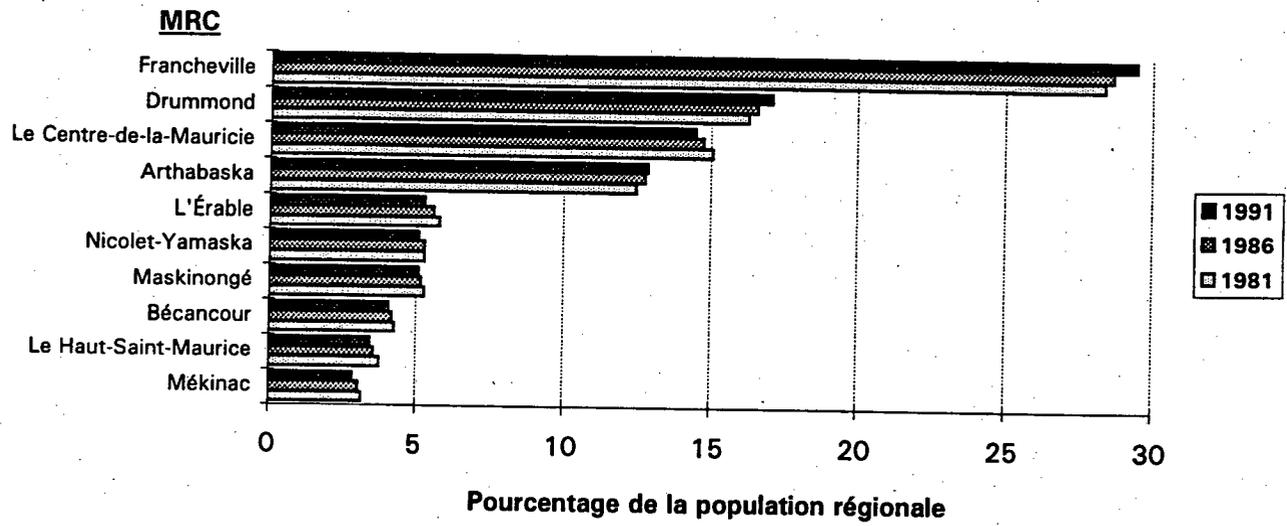
Après avoir présenté la croissance du nombre total d'individus dans la région, on poursuivra l'analyse à l'échelle des zones d'analyse. On pourra d'abord présenter l'évolution du poids relatif de chaque zone d'analyse par rapport au total de la population régionale, et ce, pour chacune des années 1981, 1986 et 1991. Comme pour tous les tableaux et graphiques suggérés dans le présent chapitre, l'analyse consistera à souligner les faits marquants de l'évolution 1981-1991 et à les justifier brièvement.

#### **ILLUSTRATION**

##### *Graphique à barres*

- ♦ par zone d'analyse
- ♦ entre 1981 et 1991, par période de cinq ans

FIGURE 3-2  
 IMPORTANCE RELATIVE DE CHAQUE ZONE D'ANALYSE, 1981-1991



On présentera également les données de population par municipalité. Ces données pourront servir de référence à plusieurs analyses sectorielles apparaissant dans les chapitres suivants. Les tableaux et graphiques présentés à l'échelle des municipalités pourront être brièvement commentés dans le chapitre sur la démographie, mais on s'en tiendra à souligner les faits marquants. On pourra, par exemple, citer les municipalités ayant connu des taux de croissance particulièrement forts (ou faibles) par rapport à l'ensemble des municipalités et expliquer brièvement les principaux facteurs ayant contribué à cette croissance démographique plus (ou moins) rapide. On mentionnera également les conséquences d'une telle croissance sur les besoins en transport.

### ILLUSTRATION

#### *Tableau*

- ◆ par municipalité
  - ◆ entre 1981 et 1991, par période de 5 ans
  - ◆ pour chacune des années de recensement: population (en nombre), poids relatif de la municipalité dans la MRC ( en %)
  - ◆ pour chaque période de 5 ans : variation (en %)
- (Voir Tableau 3-1 à la page suivante.)

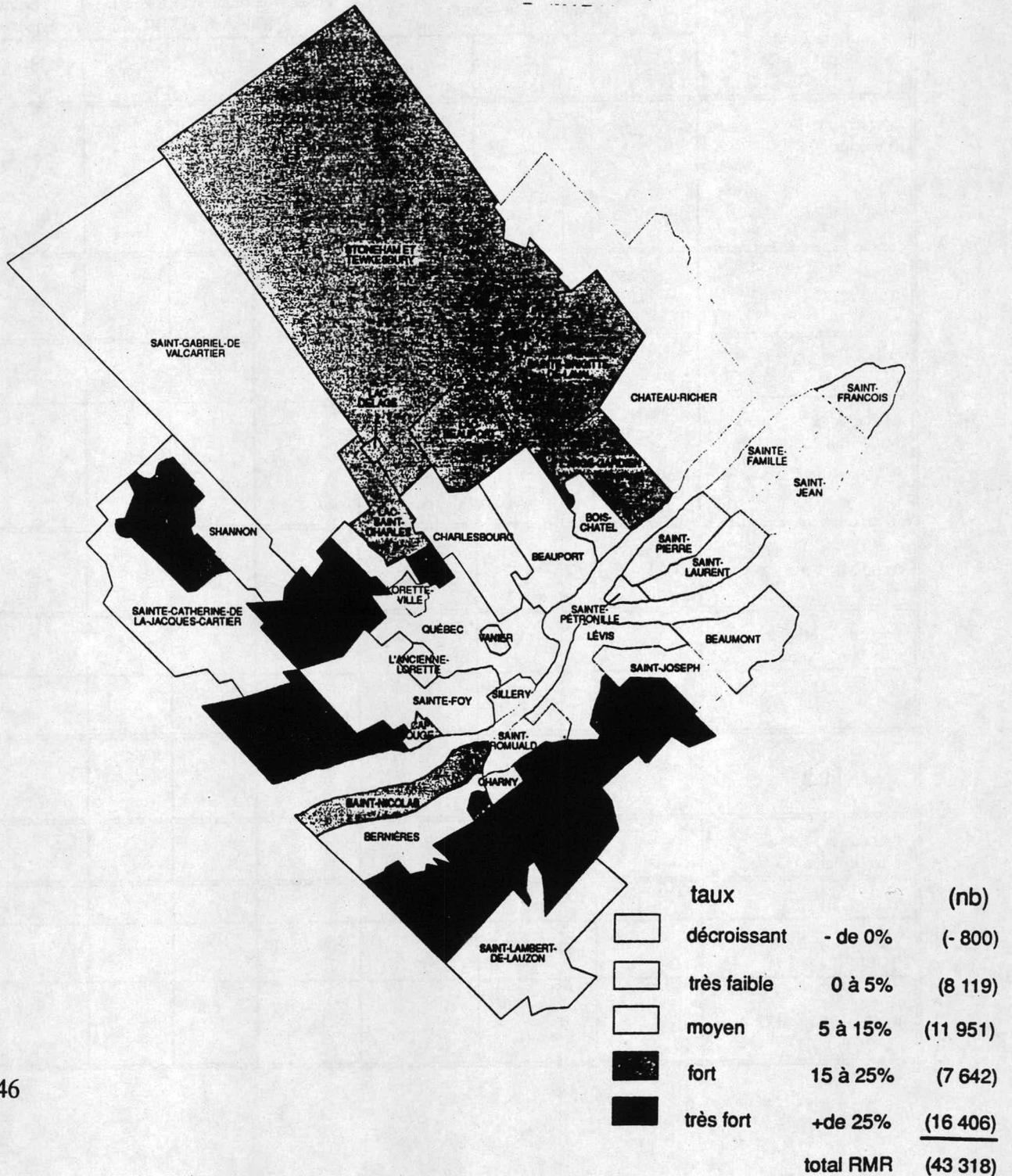
#### *Carte*

- ◆ illustrant les différentes classes d'augmentation (ou de diminution) de population par des couleurs distinctes
  - ◆ avec les limites municipales
  - ◆ entre 1981 et 1991
- (Voir exemple à la page qui suit le tableau 3-1.)

**TABLEAU 3-1**  
**POPULATION PAR MUNICIPALITÉ, ENTRE 1981 ET 1991**

Municipalités, par MRC	Nombre de personnes			Poids de la municipalité dans la population de la MRC			Variation de la population, en %	
	1981	1986	1991	1981	1986	1991	1981- 1986	1986- 1991
Municipalité 1		56 279		12,8		12,9	3,5	3,5
Municipalité 2		19 298		4,2		4,1	-0,2	-0,5
.....		.....		.....		.....	.....	.....
Municipalité 10		23 853		5,3		5,1	-1,6	-1,4
<b>Total MRC 1</b>	<b>139 457</b>	<b>144 582</b>	<b>148 333</b>				<b>3,3</b>	<b>3,0</b>
Poids de la MRC 1 dans la région (en %)				19,9	23,3	24,5		
Municipalité 1								
Municipalité 2								
.....								
Municipalité 7								
<b>Total MRC 2</b>								
Poids de la MRC 2 dans la région (en %)				28,9	31,1	33,3		
.....								
<b>Total MRC 8</b>								
Poids de la MRC 8 dans la région (en %)								
<b>TOTAL RÉGION</b>		<b>448 618</b>					<b>1,2</b>	<b>2,7</b>
<b>PROVINCE DE QUÉBEC</b>		<b>6 438 405</b>					<b>1,5</b>	<b>5,6</b>
<b>RÉGION/QUÉBEC</b>		<b>7,0</b>			<b>6,8</b>			

CARTE 1  
ÉVOLUTION DES POPULATIONS MUNICIPALES ENTRE 1981 ET 1991  
(l'exemple ci-dessous illustre une MRC seulement)



### *Structure d'âge de la population*

Le taux de croissance de la population et sa répartition spatiale ne suffisent pas à expliquer l'évolution des besoins en transport d'une région. Les habitudes de déplacements d'une population sont aussi conditionnées par sa structure d'âge. En effet, l'âge d'un individu influence plusieurs caractéristiques de ses déplacements, dont le nombre, le motif et le mode de transport.

Les grandes tendances démographiques observées au cours des dernières années, soit le vieillissement de la population, et en particulier l'arrivée à l'âge de la retraite de la génération des babyboomers, commencent à produire des changements importants dans les besoins en transport. Ainsi, le vieillissement de la population entraîne des besoins particuliers, notamment en termes d'adaptation des services de transport en commun pour les personnes à mobilité réduite. Comme le vieillissement de la population signifie également la diminution du nombre de jeunes, il entraîne également une certaine baisse de l'utilisation du transport en commun.

L'analyse de l'évolution de la structure d'âge au cours des dix dernières années devrait donc permettre d'identifier, s'il y a lieu, certaines tendances ou phénomènes démographiques et de les mettre en relation avec des changements observés au niveau des habitudes de déplacements des individus. Dans le chapitre sur la démographie, on ne pourra cependant qu'émettre un certain nombre d'hypothèses concernant les effets de l'évolution démographique sur celle de la demande de transport. En effet, le chapitre sur la démographie précède les chapitres portant sur les différents modes de transport, où on analyse plus en détail l'évolution de la demande de transport.

### **ILLUSTRATION**

#### *Carte avec graphiques en courbes*

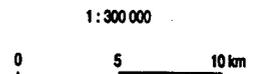
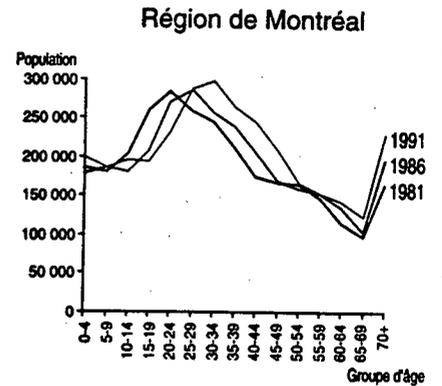
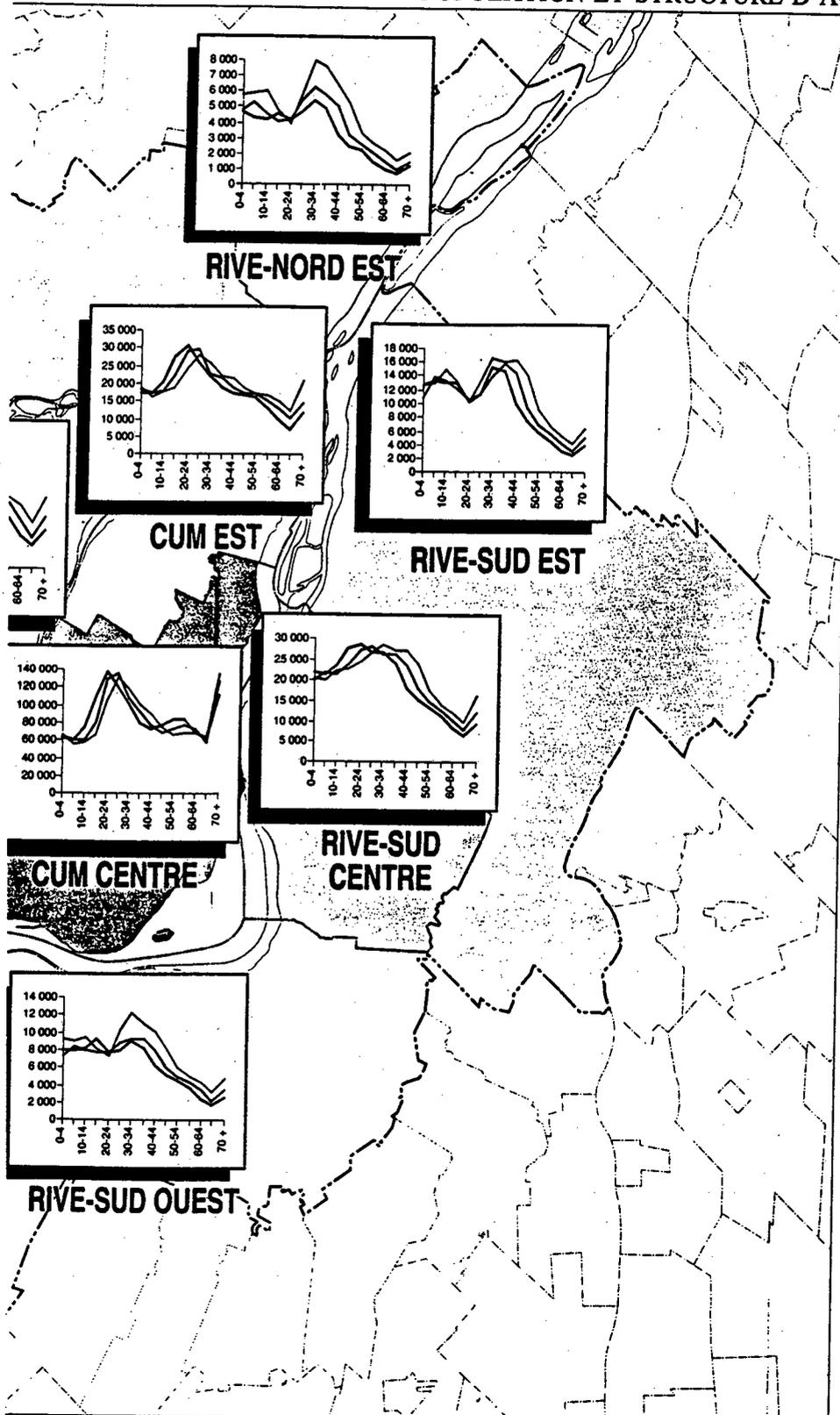
- ◆ carte de la région avec les limites des zones d'analyse
- ◆ un graphique en courbes pour la région et pour chaque zone d'analyse, superposés sur la carte
- ◆ sur chaque graphique, courbes pour 1981, 1986 et 1991
- ◆ par groupe d'âge de cinq ans  
(Voir exemple à la page suivante.)

**CARTE 2  
POPULATION ET STRUCTURE D'ÂGE**

 **Gouvernement du Québec  
Ministère  
des Transports**

**PLAN DE TRANSPORT  
DE LA RÉGION DE MONTRÉAL**

**Carte 3  
Population et  
structure d'âge,  
1981-1991**



Source : Statistique Canada, Recensements 1981, 1986 et 1991

### 3.1.2 STATISTIQUES SUR LES MÉNAGES

Les statistiques sur les ménages seront assez limitées dans le chapitre sur la démographie, puisque les ménages et leurs choix de localisation résidentielle seront analysés de manière plus détaillée dans le chapitre sur l'aménagement du territoire. On propose donc de s'en tenir à une analyse à l'échelle des zones d'analyse et aux variables suivantes :

- ♦ taux de croissance
- ♦ répartition spatiale

L'analyse des données relatives aux ménages devrait être faite sensiblement de la même façon que celle liée aux individus. Par conséquent, on ne présentera ci-après que les sources de données et illustrations suggérées pour chaque variable d'analyse.

#### *Taux de croissance des ménages*

##### ILLUSTRATION

##### *Graphique combiné (histogramme et courbe)*

- ♦ histogramme pour la région et courbe pour le Québec
- ♦ entre 1981 et 1991, par période de cinq ans
- ♦ valeurs exprimées en pourcentage  
(Voir exemple de graphique à la section précédente)

#### *Répartition spatiale des ménages*

##### ILLUSTRATION

##### *Graphique à barres*

- ♦ par zone d'analyse
- ♦ entre 1981 et 1991, par période de cinq ans

D'autres variables pourraient également s'avérer intéressantes, notamment les suivantes :

- ♦ Taille et types de ménages
- ♦ Revenus moyens des ménages
- ♦ Nombre de ménages selon le groupe d'âge du chef de ménage
- ♦ Statut d'occupation des logements des ménages

Les statistiques sur les revenus moyens des ménages peuvent être mises en relation avec la taille et le type des ménages. On peut également comparer l'évolution du revenu moyen des ménages à celle de l'indice des prix à la consommation. L'analyse a pour objectif de mettre en lumière, s'il y a lieu, les disparités entre les zones d'analyse.

#### ILLUSTRATION

Les trois tableaux qui suivent illustrent une façon de présenter les données relatives aux deux premières variables mentionnées ci-haut.

##### *Tableau 1*

- ♦ par zone d'analyse
- ♦ entre 1981 et 1991, par période de cinq ans
- ♦ pour chacune des années de recensement :
  - nombre total de ménages
  - ménages familiaux (nombre et %)

##### *Tableau 2*

- ♦ par zone d'analyse
- ♦ entre 1981 et 1991, par période de cinq ans
- ♦ pour chacune des années de recensement :
  - pourcentage de ménages selon le nombre de personnes (1, 2, 3, 4, 5 et plus)

##### *Tableau 3*

- ♦ par zone d'analyse
- ♦ entre 1981 et 1991, par période de cinq ans
- ♦ pour chaque année de recensement :
  - revenu moyen des ménages
  - rang de la zone d'analyse dans l'ensemble de la région
- ♦ pour chaque période de 5 ans: variation du revenu moyen (en %)

**TABLEAU 3-2  
TYPES DE MÉNAGES, 1981 À 1991**

ZONE D'ANALYSE	1981					1986					1991				
	Nombre de ménages	Familles		Propriétaires		Nombre de ménages	Familles		Propriétaires		Nombre de ménages	Familles		Propriétaires	
		Nombre	%	Nombre	%		Nombre	%	Nombre	%		Nombre	%	Nombre	%
ZONE 1															
ZONE 2															
ZONE 3															
ZONE 4															
ZONE 5															
ZONE 6															
ZONE 7															
<b>TOTAL RÉGION</b>															
<b>QUÉBEC</b>															
<b>RÉGION/QUÉBEC</b>															

**TABLEAU 3-3**  
**MÉNAGES SELON LE NOMBRE DE PERSONNES, EN POURCENTAGE, 1981 À 1991**

ZONE D'ANALYSE	1981					1986					1991				
	1	2	3	4	5 et plus	1	2	3	4	5 et plus	1	2	3	4	5 et plus
ZONE 1															
ZONE 2															
ZONE 3															
ZONE 4															
ZONE 5															
ZONE 6															
ZONE 7															
TOTAL RÉGION															
PROVINCE DE QUÉBEC															
RÉGION/QUÉBEC															

TABLEAU 3-4  
REVENU MOYEN DES MÉNAGES, 1981 À 1991

ZONE D'ANALYSE	1981		1986		1991		Variation, en %		
	Revenu moyen	Rang	Revenu moyen	Rang	Revenu moyen	Rang	1971- 1981	1981- 1991	1971- 1991
ZONE 1									
ZONE 2									
ZONE 3									
ZONE 4									
ZONE 5									
ZONE 6									
ZONE 7									
TOTAL RÉGION									
QUÉBEC									
RÉGION/QUÉBEC									

### 3.2 QUELLES SONT LES PRINCIPALES TENDANCES DÉMOGRAPHIQUES PRÉVISIBLES POUR LA RÉGION DANS UN HORIZON DE 20 ANS?

Pour répondre à cette question, qui porte sur les tendances démographiques prévisibles pour la région dans un horizon de 20 ans, on suggère d'utiliser les prévisions préparées par le Bureau de la Statistique du Québec (BSQ) et par le Service statistiques et économie en transport (SSET). Ces prévisions ont été effectuées, dans les deux cas, sur la base des données du dernier recensement de Statistique Canada, soit celui de 1991.

Les prévisions du BSQ sont disponibles présentement sur support informatique, mais uniquement à l'échelle des régions administratives. Pour toute information, on peut communiquer avec le Service de l'encadrement des plans de transport.

Les projections démographiques préparées par le SSET sont à l'échelle des municipalités. Elles seront disponibles sous peu, sur support informatique. Pour toute information, on peut communiquer avec ce Service.

Le BSQ publie des prévisions selon plusieurs scénarios de croissance (scénarios faible, moyen, fort), chacun d'eux s'appuyant sur des hypothèses contrastées en termes de natalité, mortalité et migration. Il est recommandé, soit de présenter seulement les résultats du scénario moyen, soit une fourchette de scénarios contrastés. Le rejet de l'une ou l'autre de ces hypothèses en faveur d'une hypothèse plus "plausible" pour une région donnée pose cependant certains problèmes. À moins de pouvoir utiliser un des scénarios alternatifs proposés par le BSQ, il faut alors effectuer les prévisions selon les nouvelles hypothèses posées, une tâche qui, à notre avis, ne peut être accomplie que par des spécialistes en démographie.

#### ILLUSTRATION

##### *Graphique en courbes*

- ◆ un graphique pour la région et un pour le Québec
- ◆ un graphique pour chaque zone d'analyse
- ◆ sur chaque graphique, une courbe pour chacune des années 1996, 2001, 2006 et 2011
- ◆ par groupe d'âge de 5 ans

FIGURE 3-3  
 PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DE LA STRUCTURE D'ÂGE,  
 Scénario moyen (15 000 migrants nets selon une distribution simplifiée,  
 fécondité faible)

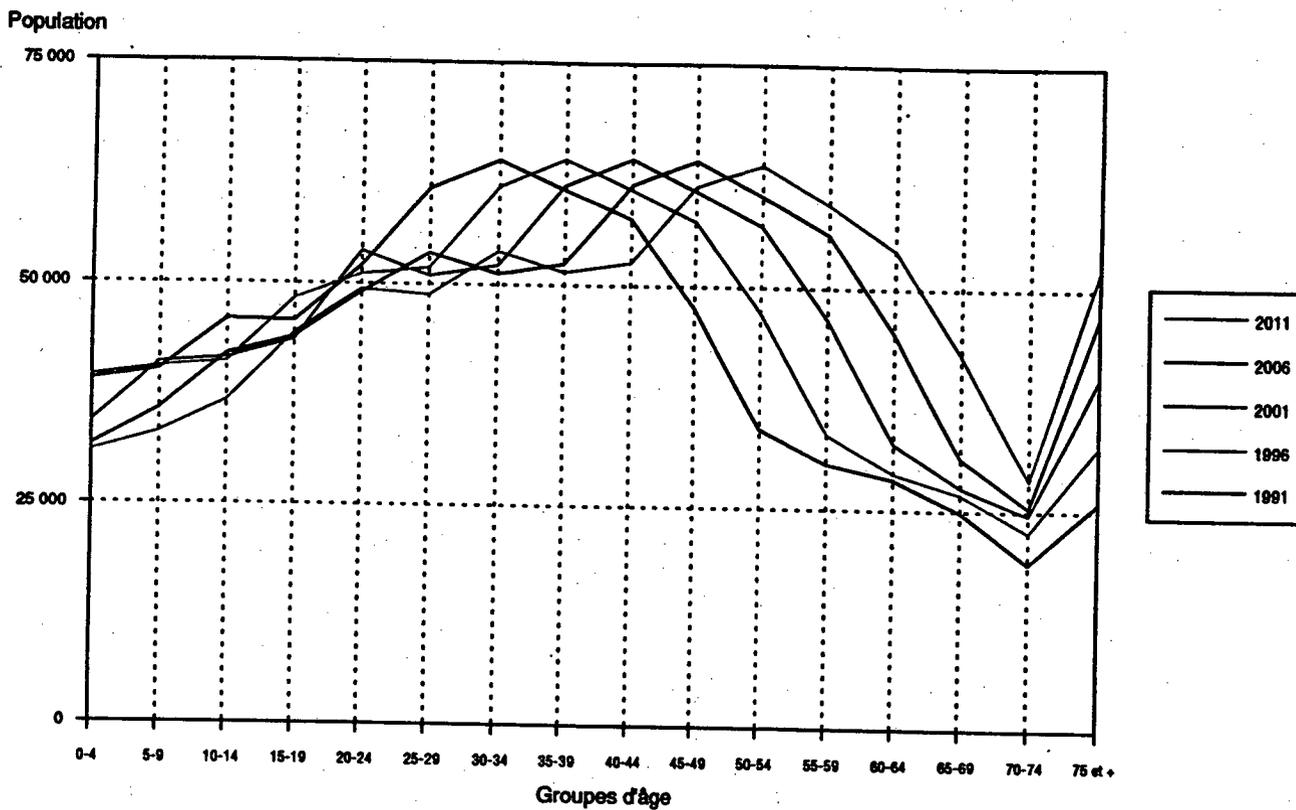
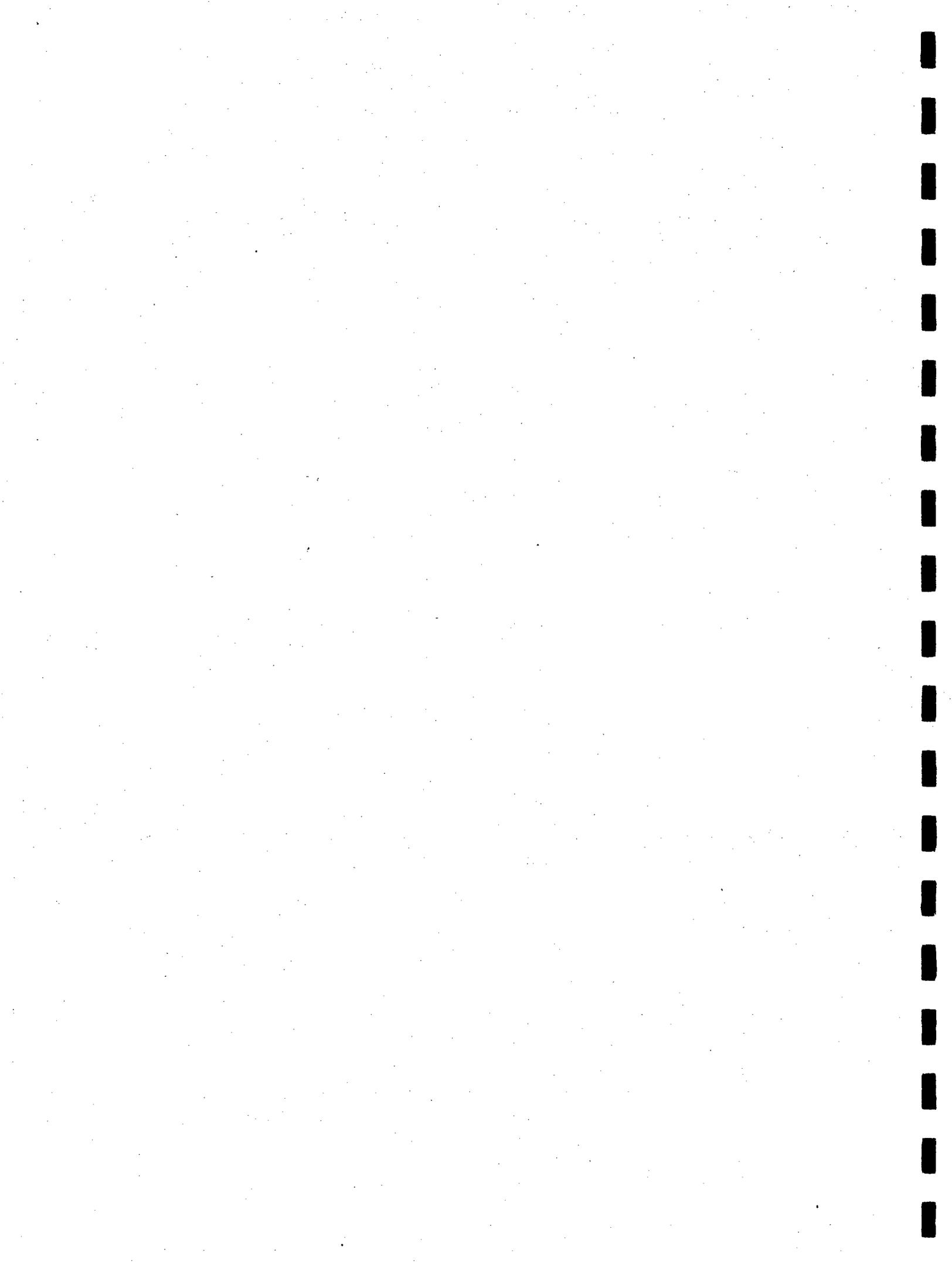


TABLEAU 3-5  
POPULATION ET MÉNAGES PROJETÉS EN 2011, PAR ZONE D'ANALYSE,  
SELON 3 SCÉNARIOS

ZONE D'ANALYSE	SCÉNARIO	POPULATION			MÉNAGES			PERSONNES/MÉNAGE		
		1991	2001	2011	1991	2001	2011	1991	2001	2011
ZONE 1	FAIBLE									
	MOYEN									
	FORT									
ZONE 2	FAIBLE									
	MOYEN									
	FORT									
MRC 3	FAIBLE									
	MOYEN									
	FORT									
ZONE 4	FAIBLE									
	MOYEN									
	FORT									
RÉGION	FAIBLE									
	MOYEN									
	FORT									
PROVINCE DE QUÉBEC	FAIBLE									
	MOYEN									
	FORT									
RÉGION/QUÉBEC	FAIBLE									
	MOYEN									
	FORT									

## CHAPITRE 4 ♦ AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

---



## **LA PRISE EN COMPTE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : UNE DÉMARCHE INCONTOURNABLE**

De tous temps, les transports ont constitué un élément structurant de l'organisation du territoire. Qu'il suffise de penser à la façon dont le peuplement s'est effectué le long de la voie navigable que constituait le Saint-Laurent, ou plus récemment, au développement des banlieues, favorisé en partie, par la construction des autoroutes. D'un autre côté, la localisation des activités sur le territoire a généré à son tour des besoins en matière de transport. On reconnaît désormais que la planification des transports constitue une dimension importante de l'aménagement du territoire, que les actions posées dans le domaine des transports ont des effets sur le développement économique, sur l'environnement et la qualité de vie.

Plusieurs démarches de planification en cours au Ministère témoignent de ces préoccupations. Que ce soit la production des orientations ministérielles en matière de transport et d'aménagement du territoire réalisée dans le cadre de sa participation à la révision des schémas d'aménagement, son implication dans la politique de développement régional, ou la réalisation de plans de transport, la prise en compte de la dimension aménagement constitue désormais une préoccupation bien réelle pour le Ministère. Dans la définition même de sa mission, le Ministère fait d'ailleurs spécifiquement mention "du souci constant de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et l'environnement".

Cette interrelation transport et aménagement l'oblige également à agir en concertation avec d'autres acteurs. L'élaboration des plans de transport régionaux devra tenir compte des autres démarches de planification en cours dans les régions, et notamment de la révision des schémas d'aménagement, afin de concilier les choix qui seront faits en matière d'aménagement, de même que les actions qui seront posées. Des modifications ont été apportées à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme qui visent une meilleure planification des transports à l'échelle des MRC. Ces modifications concernent l'inclusion de la planification du transport terrestre dans le volet obligatoire des schémas d'aménagement qui en sont à l'étape de la révision, ainsi que l'examen du transport maritime et aérien et leurs liens avec le transport terrestre, qui ont été ajoutés au contenu facultatif des schémas.

D'un côté, les plans de transport seront en mesure de prendre en considération les grandes orientations en matière d'aménagement du territoire, ainsi que les choix d'aménagement contenus dans les schémas pour la définition de la problématique des transports à l'échelle régionale. Ces données permettront de mieux saisir la dynamique actuelle et prévisible des besoins en matière de transport découlant des choix d'aménagement.

D'un autre côté, compte tenu de leur échelle de planification différente de celle des schémas d'aménagement, et de l'horizon de planification plus large, les plans de transport déjà réalisés ou en cours d'élaboration, pourront alimenter la problématique des transports que devront contenir les schémas d'aménagement lors de leur révision.

Les plans de transport devront par ailleurs servir à concrétiser les orientations que le Ministère s'est donné en matière d'aménagement du territoire, de même que les choix stratégiques qui guident son action.

#### **4.1 CADRE LÉGISLATIF QUI ÉDICTE LES RÈGLES DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE AU QUÉBEC**

Deux lois encadrent principalement les responsabilités en matière d'aménagement du territoire au Québec: la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU)<sup>11</sup>, et la Loi sur les terres du domaine public (LTDP)<sup>12</sup>. La LAU reconnaît que l'aménagement du territoire est une responsabilité partagée entre trois paliers, le Gouvernement, les municipalités régionales de comté et communautés urbaines, et les municipalités locales. Si les MRC et les communautés urbaines se sont vues confier le mandat de confectionner des schémas d'aménagement pour leur territoire, et les municipalités locales celui de produire des plans et règlements d'urbanisme, la partie du territoire appartenant au domaine public fait quant à lui l'objet d'un plan d'affectation des terres sous la responsabilité du Gouvernement québécois.

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme a été modifiée en 1993, dans le but d'améliorer l'efficacité des schémas d'aménagement comme outil de gestion de l'aménagement du territoire dans le cadre de leur révision. En ce qui concerne le domaine des transports, on a constaté que les premiers schémas produits par les MRC n'ont pas tenu compte de la planification des transports, se contentant dans la plupart des cas d'identifier les principales voies de circulation sur leur territoire, ainsi que de faire une liste des projets que le Ministère entendait y réaliser. Avec les modifications apportées à la LAU, on a inclus dans le contenu obligatoire des schémas d'aménagement un volet transport plus élaboré: les schémas révisés devront décrire les infrastructures et équipements existants de transport terrestre, évaluer les besoins futurs, et proposer des modifications à l'organisation du transport terrestre sur leur territoire. Dans le cadre du contenu facultatif du schéma, les MRC et les communautés urbaines pourront également décrire l'organisation du transport maritime et aérien et faire les liens entre les différents modes de transport.

---

<sup>11</sup> *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q. chapitre A-19.1

<sup>12</sup> *Loi sur les terres du domaine public*, L.R.Q. chapitre T-8.1

En incluant un volet sur la planification des transports dans le contenu obligatoire du schéma d'aménagement, le Gouvernement a reconnu l'importance des transports pour l'aménagement du territoire. Cette prise en compte de la question des transports à l'intérieur des schémas d'aménagement s'avère d'autant plus importante qu'en vertu de l'article 2 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le Gouvernement, ses ministères et mandataires sont liés au contenu des schémas d'aménagement ou au règlement de contrôle intérimaire lorsqu'ils projettent faire une intervention sur le territoire d'une MRC ou d'une communauté urbaine.

Les schémas d'aménagement pourraient donc permettre une vision globale et intégrée de tous les modes de transport à l'échelle du territoire de chaque MRC. Néanmoins, les pouvoirs des MRC en matière de transport se résument à leur planification dans le cadre de la confection ou de la révision des schémas d'aménagement. Elles ne possèdent pas de pouvoir relativement à la construction ou à la réglementation des infrastructures ou équipements de transport. Depuis 1993 elles partagent la responsabilité quant à la gestion du réseau routier local avec les municipalités, et en ont la pleine responsabilité pour les territoires non organisés. Le schéma d'aménagement se voudra donc un outil pour intégrer les actions des divers intervenants en aménagement du territoire.

C'est par le biais du document sur *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement* (DGOG), que le Gouvernement a fait connaître aux MRC ses orientations, objectifs et projets pour la révision des schémas d'aménagement, ainsi que ceux de ses ministères et mandataires. Les orientations du ministère des Transports en matière d'aménagement du territoire ont donc été transmises aux MRC à l'intérieur de ce document. Le DGOG est également le moyen qu'utilise le Gouvernement pour transmettre aux MRC ses orientations pour l'utilisation des terres du domaine public par le biais du Plan d'aménagement des terres du domaine public (PATP). En plus d'être un outil d'information pour les MRC qui ont à réviser leur schéma, le PATP se veut un outil de concertation entre les divers ministères et autres acteurs dont les actions ont une incidence sur l'affectation des terres du domaine public.

À la différence des schémas d'aménagement, les plans de transport régionaux, s'effectueront à une échelle beaucoup plus vaste, comprenant le territoire de plusieurs MRC. La problématique des transports qui y sera développée le sera à une échelle régionale, et intégrera obligatoirement tous les modes de transport, alors que les schémas d'aménagement devraient se concentrer sur la planification du transport terrestre, la description de l'organisation du transport maritime et aérien en étant un contenu facultatif.

Le document *Orientations ministérielles en transport et en aménagement du territoire* produit par le Ministère dans le cadre de sa participation à la formulation des orientations gouvernementales pour la révision des schémas d'aménagement, se veut également un texte ministériel de référence devant guider les démarches de planification et les actions du Ministère, et notamment l'élaboration des plans de transport.

**Voici les questions auxquelles la section  
sur l'aménagement du territoire devrait répondre**

- Quels sont les liens entre l'occupation actuelle du territoire et la demande de transport?
- Quelles sont les données utiles pour prévoir la dynamique future des déplacements en fonction de la planification de l'aménagement du territoire?

## **4.2 QUELS SONT LES LIENS ENTRE L'OCCUPATION ACTUELLE DU TERRITOIRE ET LA DEMANDE DE TRANSPORT?**

Pour la réalisation d'un plan de transport comme pour toute autre démarche qui a une incidence spatiale, il est nécessaire de dresser le portrait de l'utilisation du sol et de ses caractéristiques. Ce portrait permet de localiser d'une part les infrastructures et équipements de transport existants, et d'autre part de les mettre en relation avec les sites générateurs de déplacements.

Dans certaines régions, pour mieux comprendre la problématique liée aux transports et à l'aménagement, il pourra être utile de dresser un portrait évolutif de l'occupation du territoire et de l'implantation des équipements et infrastructures de transport.

Au fur et à mesure de l'avancement des analyses dans le cadre du plan de transport, on pourra superposer à la carte d'utilisation du sol des données sur les réseaux et systèmes de transport, sur la démographie, sur l'économie, sur l'environnement, sur les déplacements, aux données de base recueillies lors de la confection de la carte.

Le portrait de l'utilisation du sol et son historique serviront donc de canevas de base pour établir le diagnostic du transport à l'aide des autres données reliées à l'analyse des transports dans la région. L'utilisation du sol servira également à expliquer et à motiver la dynamique des déplacements.

À ce portrait de la situation actuelle pourront se greffer également des données d'aménagement du territoire (périmètres d'urbanisation, grandes affectations, densités d'occupation du territoire) qui permettront de spatialiser les activités qui auront éventuellement des incidences sur les réseaux et systèmes de transport.

#### **4.2.1 PORTRAIT DE L'ÉVOLUTION DE L'UTILISATION DU SOL ET DU DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

Le portrait du développement des infrastructures de transport et des autres occupations du sol permet de comprendre comment s'illustrent ces liens concrètement dans la région. Ce portrait évolutif permet d'obtenir une image plus dynamique de l'utilisation actuelle du sol et de ses liens avec les réseaux et infrastructures de transport existants.

Sans égard aux différentes fonctions qu'on retrouve à l'intérieur du cadre bâti, il faudrait représenter au moins trois étapes pour illustrer l'évolution de l'urbanisation et des autres grandes vocations du territoire. En fonction de la disponibilité des données, les trois périodes suggérées sont les suivantes :

- ♦ **Début des années soixante.**  
Cette information permettrait de voir la situation qui existait avant le développement du réseau autoroutier au Québec.
- ♦ **Fin des années soixante-dix (possiblement 1977 ou 1979).**  
D'une part, les données sont disponibles pour cette période. D'autre part, le choix de cette date permettrait d'avoir un portrait du territoire urbanisé au moment de l'entrée en vigueur de lois importantes touchant l'aménagement du territoire, notamment la Loi sur la protection du territoire agricole, et la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.
- ♦ **Milieu des années quatre-vingt-dix (situation actuelle).**  
Le portrait de l'état actuel de l'urbanisation permettrait de compléter ce portrait évolutif du secteur bâti avec des écarts de quinze ans environ. Cette donnée pourra également servir lors de la confection de la carte d'utilisation du sol, ou pour calculer les espaces disponibles à l'intérieur des périmètres urbains des MRC, selon les grandes affectations du territoire.

Parallèlement aux informations sur le développement de l'urbanisation, le tracé séquentiel des réseaux et des équipements de transport pour les mêmes périodes, permettra de faire la relation entre le développement des transports et l'urbanisation du territoire.

### SOURCES

#### *Pour l'évolution de l'utilisation du sol :*

- ♦ Pour toutes les périodes retenues, les photographies aériennes s'avèrent toujours un outil précieux.
  - Le MTQ possède une photo-cartothèque à Québec, au Service de la cartographie. On peut y emprunter des photographies aériennes.
  - Le MRN possède également une photo-cartothèque. On peut y acheter des photographies aériennes.
  - Pour la disponibilité de photographies anciennes, l'UQAM est en possession d'une riche collection qui pourrait être disponible pour consultation à la cartothèque de l'université, ou même prêtées après entente préalable.
  
- ♦ Plusieurs sources sont disponibles pour la période de la fin des années soixante-dix. On suggère d'utiliser :

Cartes "Inventaires géographiques régionaux", au 1:125 000, Direction de l'Environnement, Hydro-Québec, 1979.

Ces cartes couleurs ont été produites à partir des cartes "Utilisation du sol 1977, de l'OPDQ et du MAQ, sur fond de carte du ministère des Transports. On y retrouve donc une certaine classification du réseau routier, en plus de l'hydrographie et des limites administratives.

Trois classes d'usages urbains y sont identifiées : Agglomération urbaine et habitat rural dispersé, zone de villégiature, et équipement para-urbain (centre de recherche, base militaire, institution pénitentiaire). Le regroupement des deux premières classes comprenant les agglomérations urbaines et l'habitat rural dispersé, d'une part, ainsi que les zones de villégiature, d'autre part, permettrait de délimiter les espaces urbanisés 1979.

- ♦ Pour la mise à jour de l'étendue du territoire urbanisé, les municipalités régionales de comté devraient être une source de renseignements privilégiée. À défaut, comme on cherche en grande partie à obtenir le portrait de la dynamique de l'urbanisation, les documents des services d'urbanisme des villes pourraient être consultés.
- ♦ Pour cette mise à jour des territoires urbanisés, outre le recours à des photographies aériennes comme suggéré pour couvrir les périodes où les données cartographiées ne sont pas disponibles, on pourrait plutôt utiliser la photo-satellite.<sup>13</sup>

*Pour l'évolution des infrastructures de transport :*

Il n'existe pas de carte illustrant l'évolution des réseaux routiers, ou des autres infrastructures de transports. Il faudra donc rassembler l'information pour obtenir un portrait évolutif des transports par région à l'aide des données disponibles :

- ♦ Carte de la Classification fonctionnelle du réseau routier supérieur produite par le ministère des Transports.  
Cette carte permet d'obtenir un portrait du réseau routier à jour.
- ♦ Rapports annuels du ministère des Transports, publiés par les Publications du Québec, Gouv. du Québec.  
On y trouve une nomenclature des travaux réalisés chaque année, par région administrative, et, depuis l'année 1993-1994, par Direction territoriale.
- ♦ Cartes "Inventaires géographiques régionaux", Hydro-Québec, dir. de l'Environnement, 1979.  
On a déjà signalé plus haut que ces cartes contenaient une classification du réseau routier (autoroutes et routes numérotées), en plus d'une identification des routes en construction.

<sup>13</sup> Il y a deux types de photos-satellites disponibles: les images Landsat (d'origine américaine), couvrent une superficie de 31 820 km<sup>2</sup>. Elle peut ainsi couvrir le territoire de plusieurs MRC. Les images SPOT, de provenance française, couvrent un plus petit territoire, soit 3 000 km<sup>2</sup>, par contre elle sont plus précises. Le Service des Technologies à références spatiales (STARS) du ministère Énergie et Ressources naturelles, offrira à partir du printemps '96, un programme de support et d'aide technique pour fournir les images satellites traitées aux utilisateurs potentiels.

- ◆ Concernant les infrastructures et équipements de transport autres que le routier, voir les sources déjà données dans le chapitre Portrait géographique.

#### ILLUSTRATION

##### *Carte évolutive des principales utilisations du sol et infrastructures de transport*

###### Échelle suggérée

Possiblement 1:125 000e, soit pour illustrer un territoire pouvant s'étendre sur plus d'une municipalité.

###### Périodes

Au moins trois, tel que suggéré plus haut, 1960-65, 1977-79, et 1995 ou 1996, selon la disponibilité des données.

###### Données à représenter

- Périmètres des territoires urbanisés pour les périodes retenues.
- Grands changements d'utilisation du sol (implantation d'équipements récréatifs par exemple).
- Tracé des réseaux de transport selon les mêmes séquences.

#### 4.2.2 UTILISATION DU SOL

Pour les fins du plan de transport, un portrait à jour de l'utilisation du sol permettrait de connaître la localisation des pôles générateurs et attracteurs de déplacements, de même que les équipements et infrastructures de transport les reliant.

Le but recherché en dressant un portrait de l'utilisation du sol est de localiser déjà, le plus en amont possible dans l'élaboration de la problématique des transports, les pôles générateurs de déplacements (soit la demande en transport), tels que les zones résidentielles, commerciales ou industrielles.

De plus, la superposition de la carte des affectations du territoire à la carte d'utilisation du sol permettra d'évaluer une partie des besoins futurs en transport qui découleraient du développement effectif des secteurs prévus selon les différentes affectations au schéma. Elle permettrait également de pouvoir distribuer spatialement la demande future qui aura été projetée à l'aide d'autres paramètres.

## SOURCES

En plus des sources citées ci-haut pour le portrait de l'évolution des territoires urbanisés et des infrastructures de transport, on pourrait consulter les sources déjà citées dans le chapitre sur le portrait géographique.

Les cartes d'Hydro-Québec intitulées «Inventaires géographiques régionaux» pourraient être une bonne base pour une mise à jour de l'utilisation du sol. Néanmoins des données plus précises étant nécessaires pour spécifier les usages à l'intérieur des territoires urbanisés, les MRC ou les municipalités locales seront une précieuse source de renseignements dans ces cas.

## ILLUSTRATION

### *Carte de l'utilisation du sol*

Pour arriver à réaliser une carte d'utilisation du sol, nous proposons de procéder à partir des données déjà disponibles. Les informations manquantes ou les mises à jour des données existantes seront cartographiées à partir de photos aériennes ou satellitaires, ou à partir des renseignements ou de cartes existantes obtenus auprès des MRC ou des municipalités locales.

#### Échelle

Régionale (1:125 000e)

#### Éléments à représenter

Comme fond de carte, on pourrait utiliser la carte d'Hydro-Québec citée ci-haut, ou la carte qui aura été réalisée dans le chapitre portant sur le portrait géographique où apparaissent déjà les éléments suivants :

- ♦ L'hydrographie
- ♦ Les limites administratives (région à l'étude, MRC, possiblement municipalités).
- ♦ La topographie
- ♦ Les terres agricoles
- ♦ Les espaces boisés

À ces données de base, on superposera :

- ♦ Les équipements et infrastructures de transport (tous modes), les lignes et corridors de transport d'énergies
- ♦ Le contour actualisé des secteurs bâtis (autant que possible, il serait nécessaire, du moins dans les secteurs urbains, de subdiviser les usages urbains selon les différentes fonctions génératrices de déplacement, i.e. les usages résidentiels, les commerces, les industries).
- ♦ La limite de la zone agricole.

#### **4.3 QUELLES SONT LES DONNÉES UTILES POUR PRÉVOIR LA DYNAMIQUE FUTURE DES DÉPLACEMENTS EN FONCTION DE LA PLANIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE?**

S'il est reconnu que les équipements et infrastructures de transport ont un effet structurant sur l'occupation du territoire, la distribution spatiale des activités génère, quant à elle, des besoins en matière de transport. Les choix qui seront faits en matière d'aménagement auront de leur côté, un impact sur les transports.

Ainsi, les affectations qui sont attribuées aux territoires à développer se traduisent par une multitude de conséquences sur les réseaux de transport en place, par exemple :

- ♦ La création d'un nouveau secteur résidentiel, commercial ou industriel peut se traduire par une augmentation de l'achalandage sur les réseaux existants.
- ♦ La création d'une nouvelle zone industrielle peut occasionner par exemple des problèmes de sécurité à cause de l'augmentation du trafic lourd qui pourrait en résulter.
- ♦ Une hausse du camionnage pourrait à son tour générer des problèmes de qualité de vie pour les résidents riverains d'une route qui supporterait cette diversification de clientèle.
- ♦ Le fait d'implanter de nouvelles résidences et commerces le long du réseau routier et l'augmentation du nombre d'accès à la route, génèrent des problèmes de fluidité et de sécurité.

Non seulement le mode d'occupation du sol mais également la densité d'occupation du territoire auront un impact sur les réseaux de transport, leur achalandage, sur le choix d'un mode de transport, sur la sécurité, ou sur la qualité de vie des riverains des infrastructures.

Les répercussions des différents types d'utilisation du sol sur les transports étant connus, on pourra les prendre en compte plus en amont dans la planification de l'utilisation du sol. C'est par le biais d'outils tels que les schémas d'aménagement des MRC, que cette interrelation entre l'aménagement du territoire et les transports pourra être faite.

Les plans de transport devront quant à eux tenir compte des choix effectués dans les schémas d'aménagement, et pourront aussi servir à influencer les choix qui y seront faits. La planification des transports et celle de l'aménagement du territoire ne peuvent plus se faire indépendamment l'une de l'autre, sans évaluer les effets de l'une sur l'autre.

C'est grâce aux informations contenues dans les schémas d'aménagement que l'on pourra :

- ♦ Spatialiser les principaux corridors de déplacement que suggère l'organisation du territoire projetée.
- ♦ Caractériser les besoins qui découleraient de l'utilisation du sol projetée tant pour le transport des personnes que pour le transport des marchandises.
- ♦ Évaluer les impacts de ces choix en matière d'aménagement du territoire sur les réseaux et systèmes de transport existants.
- ♦ Confronter les choix en matière d'aménagement du territoire avec les choix stratégiques et les orientations du Ministère.

Compte tenu du caractère légal des schémas d'aménagement, et des obligations de conformité des actions du Gouvernement, de ses ministères et mandataires aux dispositions du schéma, la prise en compte des grandes affectations du territoire et de la planification des transports terrestres qu'ils contiendront s'avère incontournable pour les plans de transport régionaux.

Au préalable, il conviendra de faire la revue de l'état d'avancement de la révision des schémas d'aménagement des MRC de la région. Un tableau donnant les dates de tombée et d'adoption des différents documents attendus selon l'étape de la révision pourrait être utile. On peut obtenir des renseignements à ce sujet auprès du ministère des Affaires municipales.

On pourrait également, dès le début du processus d'élaboration du plan de transport régional, consulter les aménagistes des MRC de la région concernée, afin d'obtenir des informations pertinentes dans le cadre de l'élaboration du plan de transport. Cette démarche visant à mettre

à contribution des intervenants importants dans la planification de l'aménagement du territoire serait utile à plus d'un titre, et notamment comme aide à la connaissance du territoire et de la problématique régionale, ainsi que pour s'assurer de la conformité des actions du Ministère aux grandes orientations de l'aménagement du territoire.

Il est donc recommandé d'extraire des schémas d'aménagement les éléments suivants :

♦ *Les grandes orientations de la MRC en matière d'aménagement du territoire.*

Elles déterminent la vocation que la MRC entend donner à certaines parties de son territoire. Une grande orientation doit donc spécifier un territoire d'application, un domaine d'application, ou une vocation (urbaine, récréo-touristique...), et l'action à entreprendre (développer, conserver...). Elles sont présentées sous forme graphique dans les schémas d'aménagement, par un concept d'organisation spatiale, qui permet de mieux visualiser l'organisation d'ensemble qu'entend donner la MRC à son territoire.

♦ *Les périmètres d'urbanisation et les grandes affectations du territoire.*

La délimitation du périmètre d'urbanisation vise à circonscrire une zone à l'intérieur de laquelle les activités urbaines actuelles et projetées devraient se concentrer. Les grandes affectations du territoire servent à concrétiser les grandes orientations en déterminant le type d'usage prédominant auquel les diverses parties du territoire seront affectées.

♦ *Les propositions retenues en réponse aux orientations en matière de transport.*

Elles concernent autant les actions à entreprendre qui touchent l'aménagement du territoire, que les projets d'amélioration ou de développement d'équipements et d'infrastructures de transport.

### 4.3.1 LES GRANDES ORIENTATIONS DE LA MRC

Les grandes orientations en matière d'aménagement du territoire sont habituellement illustrées dans les schémas d'aménagement par un concept d'organisation spatiale, ou concept d'aménagement.

Le concept d'organisation spatiale est donc la traduction conceptualisée des grandes orientations de l'aménagement du territoire. Il permet aux MRC de dresser un portrait des vocations majeures privilégiées sur leur territoire. Ces vocations peuvent viser l'ensemble ou une partie du territoire, ou un équipement en particulier.

Pour le plan de transport, la transposition de cette information sur une carte permettrait d'avoir un portrait dynamique de la région, en identifiant des pôles de développement, les vocations privilégiées, et les liens les unissant. L'établissement d'une carte régionale qui juxtaposera les grandes orientations de chacune des MRC de la région permettra de faire des liens entre les choix individuels de chacune d'elles. En tant qu'outil de planification et de concertation, ce portrait de l'organisation du territoire pourra servir de document de référence permettant de situer l'action du Ministère par rapport aux grandes vocations privilégiées par le milieu.

#### SOURCES

Selon le bilan des schémas d'aménagement de première génération fait par le ministère des Affaires municipales, la plupart des schémas d'aménagement contenaient des orientations et un concept d'organisation spatiale traitant de la hiérarchisation des pôles et des vocations à privilégier sur le territoire. Selon le MAM, 60% des schémas comportaient déjà un concept d'organisation de l'espace identifiant des pôles de service, des axes, et des noyaux spécialisés<sup>14</sup>.

En l'absence de cette donnée sous forme cartographique, le contenu des schémas d'aménagement permettrait tout au moins de faire ressortir les pôles de développement qui y sont identifiés. Dans l'éventualité où le schéma d'aménagement non encore révisé est le seul document disponible, il conviendrait de mettre les aménagistes à contribution pour en avoir une image à jour, avec toutes les modifications qui sont intervenues depuis son adoption.

<sup>14</sup> *Document de réflexion sur le contenu et la forme du schéma révisé*, Groupe de travail conjoint de la Direction de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme et des représentants des associations professionnelles (AUAMQ, AARQ, CPUQ.), juin 1991, p.15.

Si les documents produits dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement tels les projets de schémas d'aménagement révisés (les PSAR), ou les schémas d'aménagement révisés (les SAR), sont disponibles, il est préférable d'utiliser ces sources, qui traduisent mieux la planification future de l'aménagement du territoire des MRC de la région à l'étude.

#### ILLUSTRATION

##### *Carte-synthèse des concepts d'organisation spatiale*

Pour la réalisation de cette carte, nous proposons une légende standardisée à partir des exemples des schémas d'aménagement révisés de cinq MRC (Asbestos, L'Assomption, Champlain, Haut-Saint-François, et Rivière-du-Nord), et des réflexions contenues dans le document du MAM, *Structure, terminologie et cartographie des schémas d'aménagement* (Jan. 95, 125p.).

##### Échelle

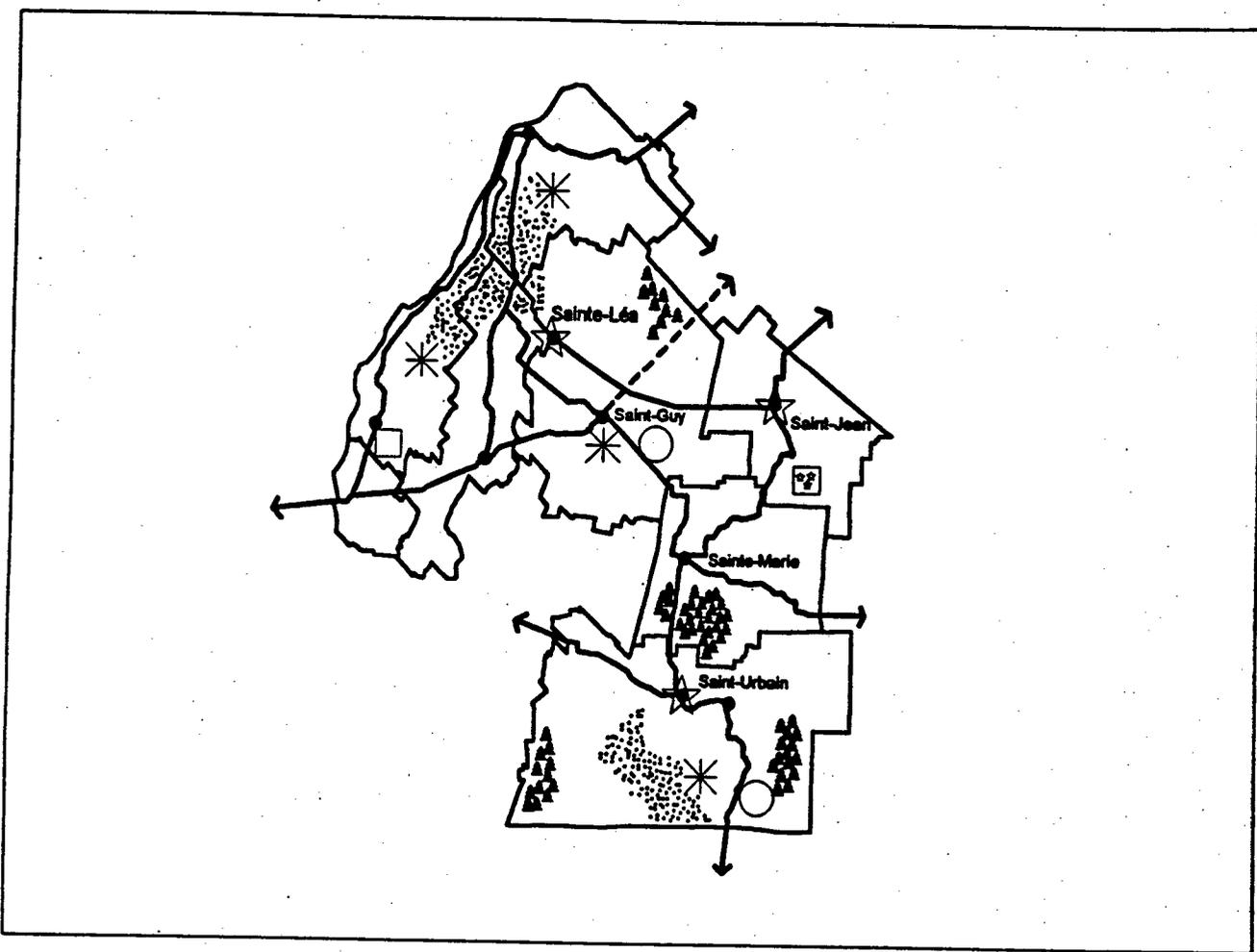
Régionale (possiblement 1:125 000e)

##### Légende

Il est possible de regrouper les éléments significatifs des concepts d'organisation spatiale des cinq MRC étudiées, en trois catégories (voir l'exemple fictif à la page suivante) :

- 1- Identification de pôles d'activité.  
Cette catégorie précise les vocations souhaitées pour certaines parties du territoire. On a retenu quatre types de pôles dominants (urbain, industrialo-commercial, récréo-touristique, patrimonial et de conservation), et un pôle polyvalent (à vocation mixte, i.e. urbaine et industrialo-commerciale).
- 2- Identification des secteurs d'intérêt majeur lié aux ressources.  
Cette catégorie identifie les territoires où le développement des ressources agricole et forestière est privilégié.
- 3- Identification des grands axes de circulation.  
Cette information permet d'établir une relation entre les différentes composantes du territoire, ainsi qu'avec sa région environnante. Il peut s'agir autant de l'identification des axes existants du réseau routier supérieur que de nouveaux axes de circulation qu'on entend privilégier.

# Carte synthèse des concepts d'organisation spatiale



- PÔLES:**
- ☆ Urbain
  - Industriel-commercial
  - \* Récréo-touristique
  - Patrimonial et de conservation
  - ☒ Polyvalent (urbain et industriel-commercial)
- SECTEURS D'INTÉRÊT MAJEUR LIÉ AUX RESSOURCES:**
- ▨ Agricole
  - ▲▲▲ Forestier
- AXES MAJEURS:**
- ↔ Axes routiers majeurs
  - ⇄ Axes de circulation projetés
- Ville - Village
- Limite des municipalités régionales de comtés (MRC)

### 4.3.2 LES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION ET LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

La délimitation des périmètres d'urbanisation, de même que la détermination des grandes affectations du territoire, font partie du contenu obligatoire du schéma. Elles servent à concrétiser les grandes orientations retenues dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement.

L'analyse des données relatives aux grandes affectations du territoire, mises en relation avec l'utilisation du sol, permettra d'identifier une série de variables nécessaires à l'élaboration du plan de transport, tels les lieux de résidences et les pôles d'emplois, les espaces disponibles selon les différentes vocations du territoire, ou la localisation des futurs développements qui pourraient entraîner une augmentation ou une modification de la demande en transport.

Il est bon de rappeler que les grandes affectations doivent être d'ordre général, et concerner des territoires d'envergure régionale. Les précisions sur les différents usages du sol permis seront apportées par la réglementation d'urbanisme au niveau local.

#### SOURCES

La source à privilégier serait la plus récente, soit dans l'ordre, les Schémas d'Aménagement Révisés (SAR), ou les Projets de Schémas d'Aménagement Révisés (SAR), selon l'état d'avancement de la révision dans les MRC concernées. Dans celles où la révision ne serait pas assez avancée et où ni l'un ni l'autre de ces documents ne serait disponible, on devra prendre comme source le premier schéma d'aménagement, d'ailleurs toujours en vigueur.

#### ILLUSTRATION

##### *Carte des grandes affectations du territoire*

Une carte illustrant les grandes affectations telles qu'inscrites dans les schémas d'aménagement, avec superposition des périmètres d'urbanisation, devrait être réalisée à l'échelle de la région d'étude. Il serait utile d'y retrouver les limites de la zone agricole désignée en vertu de la Loi sur la protection du territoire agricole, ainsi que l'identification des terres du domaine public visées par le PATP. Comme la région couvre le territoire de plusieurs MRC, une uniformisation des légendes aura encore un fois à être effectuée.

### Légende des grandes affectations du territoire

Pour les besoins d'uniformisation des légendes des grandes affectations, nous avons voulu comparer les exercices déjà effectués en ce sens par la CUM, par le Ministère dans le cadre de la réalisation de plans de transport, et par le MAM, qui dans un souci d'uniformisation de la présentation des schémas d'aménagement, a lui-même suggéré aux MRC une légende des grandes affectations du territoire :<sup>15</sup>

- ♦ La CUM a produit une carte-synthèse des grandes affectations régionales, non seulement pour son territoire, mais pour toute la région métropolitaine, incluant donc plusieurs MRC.
- ♦ Dans le cadre des travaux pour le plan de transport de la région de Montréal, on a retenu une légende simplifiée des grandes affectations proposées par la CUM. La carte des grandes affectations produite pour le plan de transport ne qualifie que les espaces vacants. Une classe intitulée «espace occupé» englobe tout le territoire urbanisé sans égard aux affectations du territoire.
- ♦ Un examen des légendes des grandes affectations apparaissant dans les projets de schémas d'aménagement révisés a été fait afin de vérifier si la légende proposée par le MAM était utilisée par les MRC. Nous avons pu constater que tel n'était pas le cas.
- ♦ Le Guide propose sa propre légende. Elle se veut mieux adaptée aux contextes régionaux qui sont fort différents de celui par exemple d'une grande région urbaine comme Montréal.

Le tableau 4-1 de la page suivante permet une comparaison entre les quatre légendes, et propose une légende-type pour la réalisation d'une carte des grandes affectations à l'échelle régionale. Le tableau 4-2 quant à lui, donne la description des différentes affectations de la légende proposée.

<sup>15</sup> MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, *Structure, terminologie et cartographie des schémas d'aménagement*, Document de réflexion, DGUAT, Janvier 1995, p.107.

TABLEAU 4-1

GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE				
CUM <sup>1</sup>	PLAN DE TRANSPORT DE LA RÉGION DE MONTRÉAL <sup>2</sup>	PLAN DE TRANSPORT DE L'AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC <sup>3</sup>	MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES <sup>4</sup>	GUIDE D'ÉLABORATION DES PLANS DE TRANSPORT
Urbaine	Urbaine	Urbaine	Urbaine	Urbaine
Semi-urbaine	---	Agglo. extra-urbaine		Résidentielle
Péri-urbaine	Péri-urbaine	Extension du P.U.		
Commerce	Commerciale			Commerciale
Mixte	---	Industriolo-		
Industrielle	Industrielle	commerciale	Industrielle	Industrielle
Industrielle lourde				
Publique	Publique	Militaire		Publique
Agricole	Agricole	Agricole	Agricole	Agricole
---	---	Agro-forestier	Agro-forestière	Forestière
---	---	Forestier	Forestière	
Récréative intensive	---	Récréatif	Récréative	Récréative
Récréative extensive	---	Parc	Récréo-forestière	
	---		Récréo-conservation	
Conservation	---	Conservation	Conservation	Conservation
Réserve indienne	Terr. non inventorié	---		
Aire de dév. différé	---	Extraction		

<sup>1</sup> Selon la carte-synthèse des grandes affectations régionales (région métropolitaine de Montréal);

<sup>2</sup> Il s'agit d'une légende simplifiée des grandes affectations proposée par la CUM. Elle ne qualifie que les espaces vacants. Une classe intitulée «espace occupé» englobe tout le territoire urbanisé, sans égard aux affectations du territoire.

<sup>3</sup> Tel que proposé dans *Méthodologie pour l'uniformisation des affectations du sol*, juin 1992.

<sup>4</sup> Légende proposée par le MAM suite à l'analyse des schémas d'aménagement de première génération.

**TABLEAU 4-2**

<b>PROPOSITION DU GUIDE GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE</b>		
<b>AFFECTATION</b>	<b>DESCRIPTION</b>	<b>COMMENTAIRE</b>
Urbaine	Comprend les noyaux urbains ou villageois. Regroupe autant la fonction résidentielle que commerciale ou institutionnelle.	Tel que proposé dans toutes les légendes examinées.
Résidentielle	Comprend les extensions urbaines unifonctionnelles, les développements isolés, les parcs de maisons mobiles.	Regroupe les affectations semi-urbaine, péri-urbaine, les agglomérations extra-urbaines et les extensions de P.U.
Commerciale	Comprend les sites où la fonction commerciale est dominante et extra-urbaine, tels les centres d'achat et les commerces à grande surface.	Les affectations commerciale et industrielle sont traitées indépendamment et réfèrent à la fonction dominante. C'est une scission des affectations dites mixtes ou industrialo-commerciale. L'affectation industrielle quant à elle inclut les affectations industrie lourde et extraction.
Industrielle	Concerne les aires où la fonction industrielle est dominante et comprend les activités d'extraction. Vise autant l'industrie légère que lourde.	
Publique	Vise surtout les propriétés fédérales où l'affectation ne peut être changée. Inclut les réserves indiennes et les bases militaires.	Regroupe les affectations publique et militaire.
Agricole	Regroupe les terres utilisées ou utilisables à des fins agricoles. Présence d'activités complémentaires ou compatibles avec l'agriculture.	Tel que suggéré dans chacune des légendes.
Forestière	Inclut les espaces sous couverture forestière, exploités ou non. Ne comprend pas les réserves ou parcs voués à la conservation ou à la récréation.	On ne fait plus de distinction entre le forestier et l'agro-forestier. Il faudra trancher entre les affectations agricole ou forestière.
Récréative	Comprend les territoires recelant des équipements et infrastructures sportives, de récréation, de loisirs de plein air, de villégiature et de tourisme. On entend les centres de ski, les golfs, les bases de plein air, les stations de villégiature...	L'affectation récréative regroupe les appellations récréative intensive, extensive, parc, récréo-forestière et récréo-conservation.
Conservation	Concerne les aires de protection du milieu naturel, les zones fragiles, telles les réserves écologiques ou fauniques...	Tel que retenu par la plupart des légendes de grandes affectations.

### Harmonisation avec le plan d'aménagement des terres du domaine public

Le Plan d'aménagement des terres du domaine public (PATP) produit par le ministère des Ressources naturelles est un moyen pour le Gouvernement de faire connaître ses orientations pour l'utilisation des terres du domaine public dont il a la responsabilité. Le PATP se veut un outil d'information pour les MRC qui ont à planifier l'aménagement de leur territoire, au même titre que les autres orientations gouvernementales dont elles ont à tenir compte dans le cadre de l'élaboration ou de la révision de leur schéma d'aménagement, en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Le Plan d'aménagement des terres du domaine public se présente sous la forme d'un plan d'affectation et d'une grille de compatibilité. Ce plan d'affectation précise les intentions du Gouvernement sur le territoire public. Le PATP a fait l'objet d'une révision en 1995, et une nouvelle légende pour le plan d'affectation a été proposée. La légende comprend 17 appellations d'unités territoriales, pour la conservation et la mise en valeur des ressources et l'utilisation du territoire.

La grille de compatibilité qui accompagne le PATP, sert à faire un lien entre les affectations et les actions de mise en valeur du territoire.

Puisque la carte des grandes affectations produites par les MRC devra tenir compte et être compatible avec le PATP, nous n'avons pas utilisé cette légende comme exemple. Il est néanmoins suggéré d'identifier le territoire qui appartient au domaine public sur la carte des grandes affectations.

### **4.3.3 PROPOSITIONS EN MATIÈRE DE TRANSPORT**

Dans la démarche de planification des transports terrestres qu'elles effectueront, les MRC auront à proposer des mesures pour la mise en oeuvre des orientations retenues en matière de transport. Il s'agit là d'un contenu obligatoire au schéma.

Ces mesures résultent d'une évaluation du caractère adéquat ou non des infrastructures et des équipements existants de transport terrestre importants, de la demande prévisible en matière de transport, et de la répartition de la demande selon les divers modes de transport.

Les mesures et programmes retenus peuvent être de plusieurs ordres :

- ♦ Il peut s'agir de mesures relatives à l'aménagement du territoire. Celles-ci pourraient influencer la demande future en transport, la capacité des réseaux de satisfaire à cette demande, ou viser des fins de sécurité ou de qualité de vie.
- ♦ Les mesures peuvent viser l'amélioration des infrastructures et équipements existants. Elles toucheront alors à l'amélioration des conditions actuelles des déplacements, ainsi qu'à la gestion de la demande prévisible.
- ♦ Enfin, les projets de développement de nouvelles infrastructures routières visent, quant à eux, à augmenter l'offre en transport.

L'ensemble des mesures et projets retenus ainsi que les actions à réaliser, seront synthétisés dans un tableau qui constitue le plan d'action de la MRC en matière de transports.

La transcription spatiale de toutes les mesures et projets identifiés dans les schémas d'aménagement devra être compilée en une seule carte, pour l'ensemble de la région. Cette juxtaposition, à l'échelle régionale, des projets en matière de transport permettra de dégager une vision régionale de la planification des transports terrestres à l'échelle du territoire à l'étude.

Dans le cadre du plan de transport, la juxtaposition de tous les projets retenus dans les schémas d'aménagement permettra d'évaluer d'une part, la cohérence interne de la région face aux solutions retenues en matière de transport, et d'autre part, de permettre éventuellement la confrontation de ces choix en regard des orientations spécifiques du Ministère, en regard de sa planification stratégique et de sa programmation. Enfin, le plan de transport permettra de trouver les meilleures solutions aux problématiques régionales avec une vision intégrée et globale des transports, et en fonction de la situation financière du Ministère.

Enfin, le plan d'action figurant dans les schémas d'aménagement, lequel constitue l'outil de mise en oeuvre du schéma, sera accompagné d'une évaluation de coûts pour toutes les propositions qui y figurent. On pourra donc être en mesure d'évaluer l'ampleur des attentes du milieu en matière de transport et d'en évaluer l'adéquation avec les ressources budgétaires dont dispose le Ministère.

## SOURCES

### *Concernant les projets inscrits au schéma d'aménagement :*

Il serait inutile de répertorier les projets en matière de transport contenus dans les premiers schémas d'aménagement. D'une part, les listes de projets qui y figuraient ne résultaient pas d'une planification des transports terrestres, d'autre part, comme cette liste date de plus de cinq ans, ou bien, les projets qui y figurent ont déjà été réalisés, ou alors, ils ne répondent plus à la situation actuelle.

La source à privilégier est le Schéma d'Aménagement Révisé (SAR), et à défaut, le Projet de Schéma d'Aménagement Révisé (PSAR).

### *Concernant les projets du ministère des Transports :*

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, PPQ - 5015, (Préparation de la programmation quinquennale).

Cette liste informatisée des projets par région inclut les projets interrégionaux.

On trouvera également des informations sur les banques de données suivantes:

#### Pour la programmation régionale et interrégionale

- SGS - 5016 (Programmes de gestion des structures)
- GEH - 5020 (Gestion d'entretien d'hiver)
- SPI - 5044 (Système d'aide à la planification des interventions sur le réseau)
- PRS - 5124 (Programmation des projets réfection des surfaces)
- PSR - 5125 (Programmation de la sécurité routière)
- PMA - 5158 (Programmation du transport maritime et aérien)

#### Pour les caractéristiques techniques des réseaux routiers

- Système IRR - 0012 (Inventaire des infrastructures de transport)

#### Pour la répartition budgétaire des programmes

- Système PEB - 0250 (Suivi de la programmation et des enveloppes budgétaires).  
Répartition annuelle des dépenses par poste budgétaire pour les programmes entretien et construction des infrastructures routières.

Pour le suivi de la programmation

- Système PEB - 0250 (Suivi de la programmation et des enveloppes budgétaires)

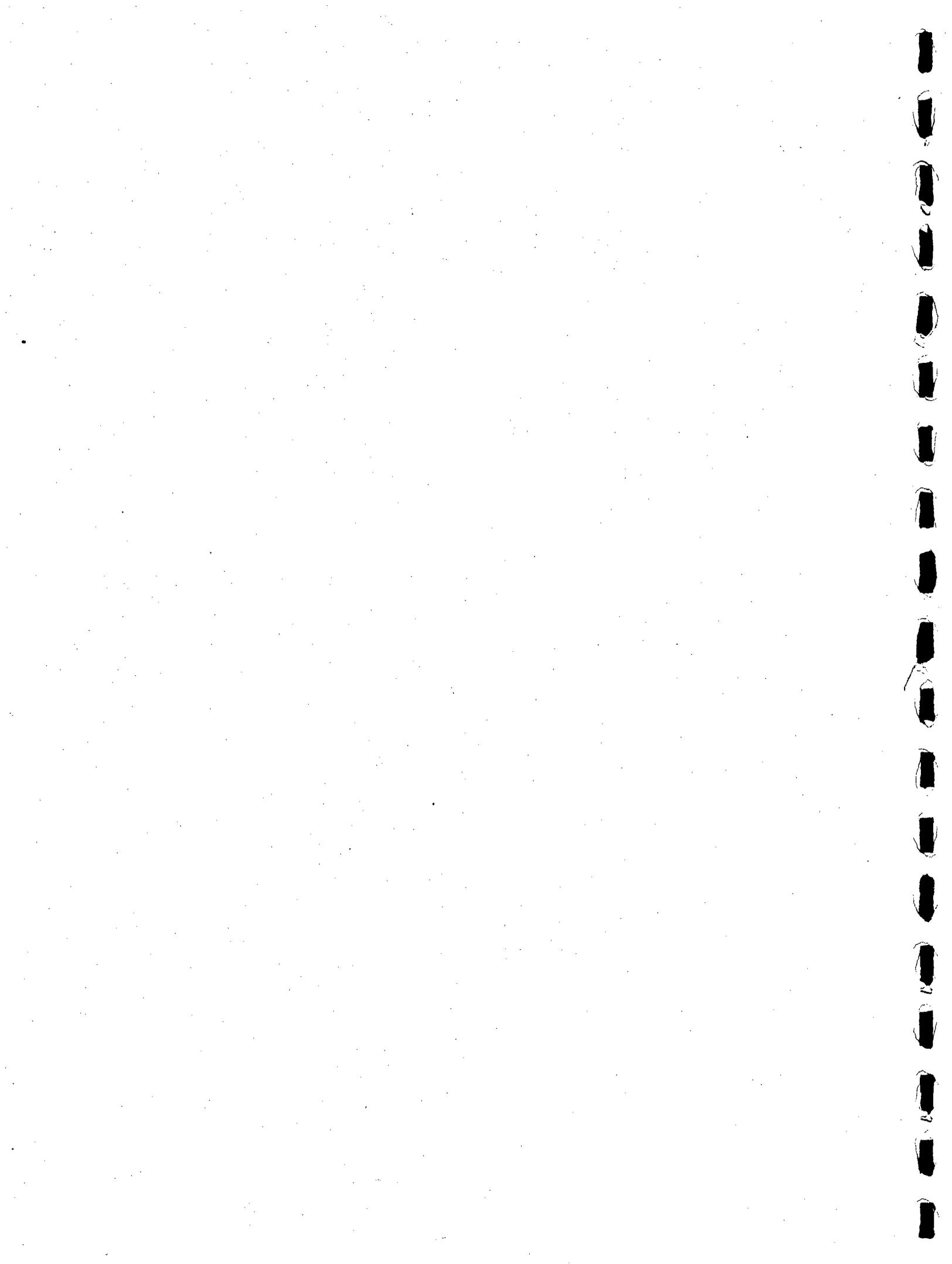
Pour la disponibilité des différentes banques de données informationnelles provenant des systèmes opérationnels ou d'autres organismes gouvernementaux

- Système INF - 0019

**ILLUSTRATION**

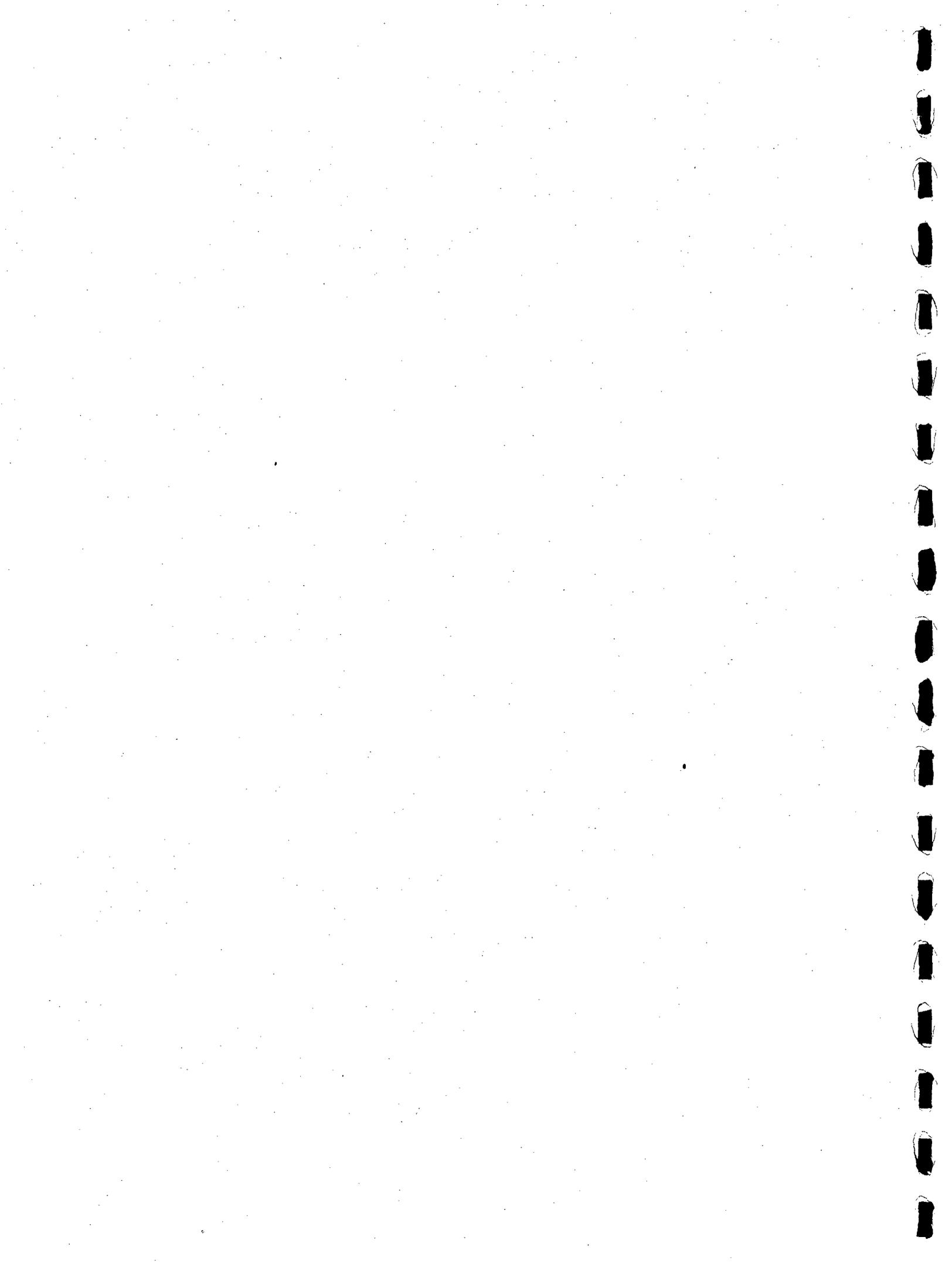
*Carte des projets en transport proposés dans les schémas d'aménagement*

Une carte illustrant les projets en transport inscrits dans les schémas d'aménagement aura à être réalisée. Il est suggéré de spécifier également la nature et les coûts des projets.



**CHAPITRE 5 ♦ LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL -  
LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE**

---



## 5.1 LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

La notion de développement régional a passablement évolué au cours des dernières décennies. Le développement régional a longtemps été associé à la croissance économique, à l'augmentation du volume des infrastructures ou à des indicateurs de niveau de vie. Alors qu'auparavant, l'État assumait un rôle de pourvoyeur de fonds, et donnait la direction du développement des régions, son rôle a évolué vers le partenariat (dans les années '80). La mise sur pied des conférences socio-économiques régionales menant à l'adoption d'ententes-cadres entre l'État et la région résulte de cette nouvelle approche.

Avec la révision de la politique de développement régional en 1992, l'État a maintenant un rôle d'accompagnateur des régions, qu'il exerce en s'associant aux priorités de développement de chaque région. La politique actuelle vise une prise en main de leur développement par les régions, une meilleure coordination des actions des ministères sur le territoire, lesquelles devront être mieux adaptées aux spécificités régionales, tout en prenant en compte les contraintes gouvernementales.

Les Conseils régionaux, reconnus par décret gouvernemental en tant qu'«instances régionales représentatives en matière de développement régional», ont un rôle de partenariat, de concertation et de planification, de décision, et d'organismes responsables de leurs engagements face à leur milieu.

Selon une étude produite par l'Office de planification et de développement du Québec en 1991, *Les bases d'une politique de développement régional*, le développement régional se définit maintenant comme «une dynamique de mise en valeur du territoire, qui s'appuie sur la volonté des différentes populations en place de maîtriser les leviers de leur propre bien-être collectif. Ces conditions de bien-être rejoignent tout autant les besoins de travailler, de se recréer et de créer, que de se déplacer, de communiquer, de produire, de vendre ou d'investir»<sup>16</sup>.

La politique de développement régional, mise en place en 1992, s'appuie sur les principes suivants:

- Que toute approche en matière de développement régional soit respectueuse des différences et adaptée aux contextes locaux et régionaux.
- Que les milieux locaux et régionaux soient responsables face à leur propre développement.

<sup>16</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Cadre d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et de la politique gouvernementale de développement régional*, 1994, pages multiples.

- Que le développement régional nécessite une approche intégrée, demandant une vision d'ensemble des secteurs d'activités, de même qu'une intervention concertée des acteurs du développement.
- Que l'occupation du territoire doit être compatible avec des approches conjuguées de développement économique et d'aménagement harmonieux.<sup>17</sup>

**Voici les questions auxquelles la section sur le développement régional devrait répondre**

- Quelles sont les étapes de la démarche de planification stratégique?
- Quels sont les éléments de la planification stratégique qui pourront servir d'intrants aux diverses étapes de l'élaboration des plans de transport régionaux?

## **5.2 QUELLES SONT LES ÉTAPES DE LA DÉMARCHE DE PLANIFICATION STRATÉGIQUE?**

Les Conseils régionaux se sont donc vus attribuer une vocation de coordination des intervenants régionaux, de planification du développement et de programmation d'interventions régionales, qu'ils assument en concertation avec le ministre d'État au développement des régions<sup>18</sup>. Cette reconnaissance gouvernementale lie tous les ministères et organismes gouvernementaux.

Pour assumer leurs fonctions, les Conseils régionaux doivent réaliser une démarche de planification stratégique en concertation avec les intervenants de la région, en adoptant un plan stratégique de développement qui dégage des consensus autour de priorités régionales, qui se traduisent en termes d'axes de développement.

<sup>17</sup> Op. cit., chapitre 3, pp.5 et 6.

<sup>18</sup> Secrétariat au développement des régions, *Fiche synthèse : les conseils régionaux*, Nov. 94.

Une entente-cadre de développement intervient après que les priorités retenues dans le plan stratégique aient été analysées au sein de la conférence administrative régionale (CAR), qui regroupe les représentants des ministères. La mise en oeuvre des priorités régionales se fera par le biais d'ententes spécifiques entre le Conseil régional et les ministères sectoriels. Le ministère des Transports se trouvera donc interpellé lors de sa participation à la CAR, et plus directement lors de la signature d'ententes spécifiques dans le domaine des transports.

Au cours des étapes de cette démarche de planification stratégique, des études, choix, stratégies, sont élaborés. Il est essentiel d'examiner le contenu de ces étapes pour y relever les éléments qui intéressent le plan de transport.

Les étapes de planification stratégique telles que proposées dans le *Guide de planification stratégique régionale*<sup>19</sup> seront maintenant décrites. Bien que les divers plans stratégiques réalisés jusqu'à maintenant diffèrent par leur contenu, leur terminologie et leur format de présentation, on peut généralement retracer les différentes étapes et en extraire des éléments pertinents pour le plan de transport.

### *Étape 1 : La constitution de zones et de secteurs*

#### *Zones*

L'élaboration d'un plan stratégique débute généralement par le découpage de la région en un certain nombre de zones géographiques. La notion de zone fait référence à un espace géopolitique stable et structuré.

Dans la plupart des plans stratégiques, les zones correspondent soit aux MRC et communautés urbaines qui composent la région, soit à des regroupements de MRC. À ce canevas de base se greffent parfois des analyses portant sur d'autres types d'espaces socio-économiques. Ainsi, dans le plan stratégique de la région des Laurentides, on a également défini trois espaces socio-économiques en fonction de leurs réalités socio-économiques et de l'utilisation des sols : la frange urbaine et industrielle, le jardin des Laurentides et sa zone de villégiature, et la zone forestière et récréo-touristique. Dans le cas de la Montérégie, on a défini 5 sous-régions, chacune regroupant trois territoires de MRC. La problématique de chaque zone est examinée séparément et fait généralement l'objet d'un plan d'actions distinct.

<sup>19</sup> SAMSON, BÉLAIR, DELOITTE ET TOUCHE, *Guide de planification stratégique régionale, Version abrégée*, Gouvernement du Québec, Secrétariat aux affaires régionales, 1992.

### *Secteurs*

Les secteurs socio-économiques considérés dans les plans stratégiques ne se limitent pas aux secteurs d'activité économique. Ils intègrent également des dimensions plus globales liées aux conditions de vie des gens. Les principaux secteurs socio-économiques considérés dans les plans stratégiques se rattachent aux dimensions suivantes :

- ♦ sociales
- ♦ éducatives
- ♦ économiques
- ♦ communautaires
- ♦ culturelles
- ♦ etc.

Chaque secteur socio-économique est analysé séparément et fait généralement l'objet d'un plan d'actions distinct. Dans certains cas, comme dans le Plan de développement de l'Estrie par exemple, on a également analysé la problématique des grappes industrielles présentes dans la région. Une grappe est définie comme un ensemble d'industries d'un même secteur qui interagissent pour stimuler leur compétitivité et leur croissance.

### *Étape 2 : L'état de la situation interne/externe par secteur et par zone Revue des politiques et activités gouvernementales*

#### *État de la situation interne/externe par secteur et par zone*

La deuxième étape consiste à réaliser le bilan stratégique de chaque zone et de chaque secteur socio-économique identifié à la première étape. Le bilan stratégique repose sur un certain nombre d'éléments d'analyse et de description du contexte de développement dans lequel évolue la région, d'une part, et des ressources disponibles pour assurer ce développement, d'autre part. Les principaux éléments d'analyse, qu'on retrouve dans la majorité des plans stratégiques, sont les suivants<sup>20</sup> : facteurs internes, facteurs externes et enjeux pour la région.

---

<sup>20</sup> CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT DES LAURENTIDES, *Plan de développement stratégique de la région des Laurentides 1993-1998*, 59 pages..

### Facteurs internes

Ce sont les ressources, les pouvoirs, les juridictions dont disposent les intervenants régionaux pour agir, ou sur lesquels la région peut agir. Ils sont habituellement décrits en termes de forces et de faiblesses.

### Facteurs externes

Ce sont les facteurs qui influencent le développement de la région mais sur lesquels celle-ci n'a que peu ou pas d'influence. Ils émanent de l'extérieur de la région, ou répondent à des impératifs ou à une logique échappant au pouvoir de la région. Ils sont souvent formulés en termes d'opportunités et de menaces pour la région.

### Enjeux

Ils désignent ce que la région a à gagner ou à perdre à agir ou à ne pas agir lorsque confrontée à une opportunité ou à une menace.

Le bilan stratégique de chaque zone n'apparaît pas nécessairement dans le plan stratégique régional; on y retrouve habituellement une synthèse des enjeux de chaque zone et le bilan stratégique régional. Quant au bilan stratégique de chaque secteur socio-économique, on le retrouve généralement dans le plan stratégique régional.

### *La revue des politiques et des activités gouvernementales*

Parallèlement à la réalisation des bilans stratégiques de chaque zone et de chaque secteur socio-économique, une revue est faite de l'ensemble des activités des ministères. Ceux-ci, par l'intermédiaire de la Conférence administrative régionale (CAR), contribuent à cette revue en fournissant les éléments d'information dont ils disposent. Il s'agit principalement des activités actuelles et futures ainsi que des programmations annuelles et pluriannuelles.

### *Étape 3 : L'élaboration des plans d'action par secteur et par zone*

Suite à la réalisation des bilans stratégiques sectoriels, un plan d'action est élaboré pour chaque zone et pour chaque secteur socio-économique. Le plan d'action doit inclure les objectifs et moyens d'action retenus pour une période de cinq ans.

#### ***Étape 4 : L'harmonisation des plans d'action des secteurs et des zones***

Cette activité, sous la responsabilité du Conseil régional, lui permettra d'intégrer et d'harmoniser les divers plans d'action élaborés à l'étape précédente pour chaque secteur socio-économique et pour chaque zone de la région. Cette étape vise à :

- ♦ assurer et renforcer la complémentarité des plans d'action des secteurs et des zones, soumis par les partenaires locaux;
- ♦ revoir, s'il y a lieu, à la lumière d'une analyse de l'environnement externe, la définition des secteurs et des zones, afin que celle-ci reflète le mieux possible la réalité socio-économique de la région;
- ♦ identifier les possibilités de partenariat entre le Conseil régional et les intervenants locaux susceptibles de contribuer à la mise en oeuvre des plans d'action.

#### ***Étape 5 : La préparation du plan stratégique régional La négociation et la signature de l'entente-cadre***

##### ***La préparation du plan stratégique régional***

Le plan stratégique régional doit couvrir les aspects suivants :

- ♦ le bilan stratégique régional : état de situation, diagnostic et enjeux;
- ♦ la définition de la vocation socio-économique régionale;
- ♦ l'identification des orientations et le choix des axes de développement prioritaires;
- ♦ l'identification et la planification des budgets rattachés à ces activités;
- ♦ l'identification des objets à propos desquels pourraient être conclues des ententes spécifiques.

Au terme de cette étape, le Conseil régional adresse au ministre délégué aux Affaires régionales la proposition régionale qui contient les axes et priorités de développement identifiés par les partenaires régionaux, ainsi que les projets d'ententes spécifiques avec les ministères et organismes gouvernementaux. C'est alors que débute le processus de négociation entre le Conseil régional et les ministères et organismes gouvernementaux au sein de la CAR. Ces derniers sont invités à formuler leur avis sur la proposition régionale. Les avis de la CAR font généralement l'objet d'un document distinct dont le contenu reflète les positions gouvernementales sur les différents éléments du plan stratégique. Le contenu de ce document et les éléments à retenir pour les plans de transport seront discutés dans les pages qui suivent.

### *La négociation et la signature de l'entente-cadre*

Le processus de négociation entre le Conseil régional et le Gouvernement mène à la signature d'une entente-cadre entre les deux parties, portant sur la planification régionale et incluant les ententes spécifiques retenues par le Gouvernement. L'entente-cadre précise les objets et les orientations des ententes spécifiques qui seront conclues ultérieurement.

### *Étape 6 : Le suivi du plan stratégique régional et de l'entente-cadre*

Le Conseil régional assume la responsabilité et l'exécution du suivi du plan stratégique sur une base annuelle. Le Conseil régional fait la synthèse des résultats obtenus au chapitre des projets et des investissements et en informe le délégué aux Affaires régionales.

### *Étape 7 : L'évaluation du plan stratégique régional et de l'entente-cadre*

Le Conseil régional, le Secrétariat aux affaires régionales et les ministères réunis au sein de la CAR évaluent l'impact des plans d'action quinquennaux.

## **5.3 QUELS SONT LES ÉLÉMENTS DE LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE QUI POURRONT SERVIR D'INTRANTS À DIVERSES ÉTAPES DE L'ÉLABORATION DES PLANS DE TRANSPORT RÉGIONAUX?**

Chacun des documents produits au cours de la démarche de planification stratégique, soit le plan stratégique, les avis de la Conférence administrative régionale (CAR), et l'entente-cadre, peut contenir des éléments pertinents à la planification des transports. Le plan de transport devra donc faire état des grandes lignes de la planification stratégique régionale dans un chapitre sur le développement régional, et dans les autres chapitres auxquels ces éléments se rapportent. Voici les principaux éléments de la planification stratégique à retenir au cours des étapes d'élaboration des plans de transport régionaux.

### *L'élaboration du programme de travail*

Cette première étape d'élaboration du plan de transport débute généralement par l'identification des enjeux liés aux transports dans la région, ceux-ci constituant la base des analyses qui seront effectuées par la suite.

Les analyses présentées dans le plan stratégique régional mènent généralement à l'identification de forces, faiblesses, opportunités et menaces, telles que perçues par les intervenants de la région. Les principaux enjeux sont identifiés, pour chacun des secteurs ayant fait l'objet d'une analyse. Ils sont le reflet de la vision qu'ont les intervenants régionaux de leur région. Les enjeux identifiés dans le domaine du transport dans le plan stratégique, de même que ceux ayant une relation avec les transports pourront constituer un bon point de départ pour l'identification des enjeux pour le plan de transport.

À l'étape de l'élaboration du programme de travail du plan de transport, on effectue également l'inventaire des données disponibles, ainsi que le bilan des données à recueillir et des analyses à réaliser. Le contenu du plan stratégique pourrait également alimenter cette étape du plan de transport.

### *La problématique de transport et les orientations*

L'élaboration de la problématique régionale dans un plan de transport pourra également être complétée à l'aide des analyses présentées dans le plan stratégique régional. Les analyses qui y sont réalisées incluent un ensemble de facettes qui composent le développement socio-économique de la région, notamment les dimensions sociales, éducatives, économiques, communautaires et culturelles. Certaines de ces analyses seront plus pertinentes que d'autres pour le plan de transport. C'est le cas notamment de celles portant sur les secteurs d'activité économique, sur l'environnement, sur la démographie, sur les transports ou sur d'autres secteurs liés aux transports.

Les analyses réalisées par zone et par secteur d'activité font l'objet d'un bilan stratégique qui traduit les grandes orientations et priorités de développement de la région. De la même façon, les analyses sectorielles réalisées dans le cadre du plan de transport serviront à poser un diagnostic régional intégré qui concerne tous les modes de transport et qui intègre l'ensemble des diagnostics sectoriels.

Le bilan régional présenté dans le plan stratégique est donc intéressant à comparer au diagnostic qui découle des analyses sectorielles du plan de transport. L'identification des enjeux concernant les transports ainsi que les autres domaines touchant indirectement les transports seront plus particulièrement examinés.

## SOURCES

### *Le Plan stratégique régional :*

Il recèle donc un bon nombre d'éléments pertinents pour les plans de transport, non seulement au chapitre du développement régional, mais aussi pour alimenter les diverses analyses effectuées à l'étape de la problématique.

Ce document doit être examiné en premier lieu lors de l'élaboration du programme de travail, pour étudier la possibilité d'utiliser les données ou les analyses qui y sont présentées.

L'information contenue dans le plan stratégique régional, et en particulier l'identification des enjeux sectoriels, pourra orienter les analyses à réaliser dans la problématique du plan de transport.

### *Les scénarios d'intervention et la proposition de plan de transport*

À l'étape de l'élaboration des scénarios d'intervention dans le plan de transport, il serait primordial de connaître les axes et priorités de développement auxquels le Gouvernement s'est associé dans l'entente-cadre de développement qui intervient au terme de la démarche de planification stratégique.

Le plan de transport devra contenir un chapitre faisant état des axes et priorités de développement retenus dans l'entente-cadre, et en particulier ceux qui touchent directement ou indirectement de domaine des transports. La prise en compte de l'entente-cadre et des axes et priorités de développement qu'elle contient permettra de s'associer aux préoccupations et aux choix du milieu pour son développement.

Les ententes spécifiques ayant été convenues entre le ministère des Transports et le Conseil régional devront être examinées en détail pour connaître le type d'intervention, le mode de transport ou l'équipement concerné, et l'implication financière du projet. Parallèlement, il faudrait connaître les ententes spécifiques signées avec d'autres ministères ou organismes gouvernementaux dont la mise en oeuvre pourrait avoir des implications sur les transports.

## SOURCES

### *Les Avis de la Conférence administrative régionale (CAR) :*

Ils contiennent la position du Gouvernement et des ministères qui siègent à la Conférence, sur la proposition de plan stratégique de la région. Cet avis fait partie du processus de négociation de l'entente-cadre.

L'avis de la CAR identifie les éléments de la proposition régionale qui font problème, c'est-à-dire les axes et priorités de développement qui ne devraient pas être retenus, et auxquels le Gouvernement n'entend pas s'associer, parce qu'allant à l'encontre des orientations, politiques ou programmes gouvernementaux.

De plus, on pourrait retrouver dans l'avis de la CAR des suggestions de modifications à apporter à la proposition de plan stratégique, ou encore des modalités d'harmonisation intersectorielle en fonction des axes et priorités de développement qu'elle retient.

Comme l'avis de la CAR se prononce sur la proposition finale de plan stratégique qui identifie les objets à propos desquels des ententes spécifiques pourraient être signées, on y retrouve des éléments de justification pour l'acceptation ou le rejet de certains axes ou priorités de développement et de projets d'ententes spécifiques, qui pourraient aider à l'élaboration des scénarios d'intervention et à leur évaluation.

### *L'entente-cadre de développement et les ententes spécifiques :*

Une entente-cadre, incluant des ententes spécifiques, est signée entre le Gouvernement et l'instance régionale, après entente sur les axes et les priorités de développement de la région auxquels les signataires conviennent de s'associer. Elle constitue un cadre de référence sur un horizon de trois à cinq ans, pour orienter l'action des ministères et organismes gouvernementaux en fonction des priorités de la région, ainsi qu'un cadre pour l'utilisation du Fonds d'interventions régionales (FIR)<sup>21</sup>.

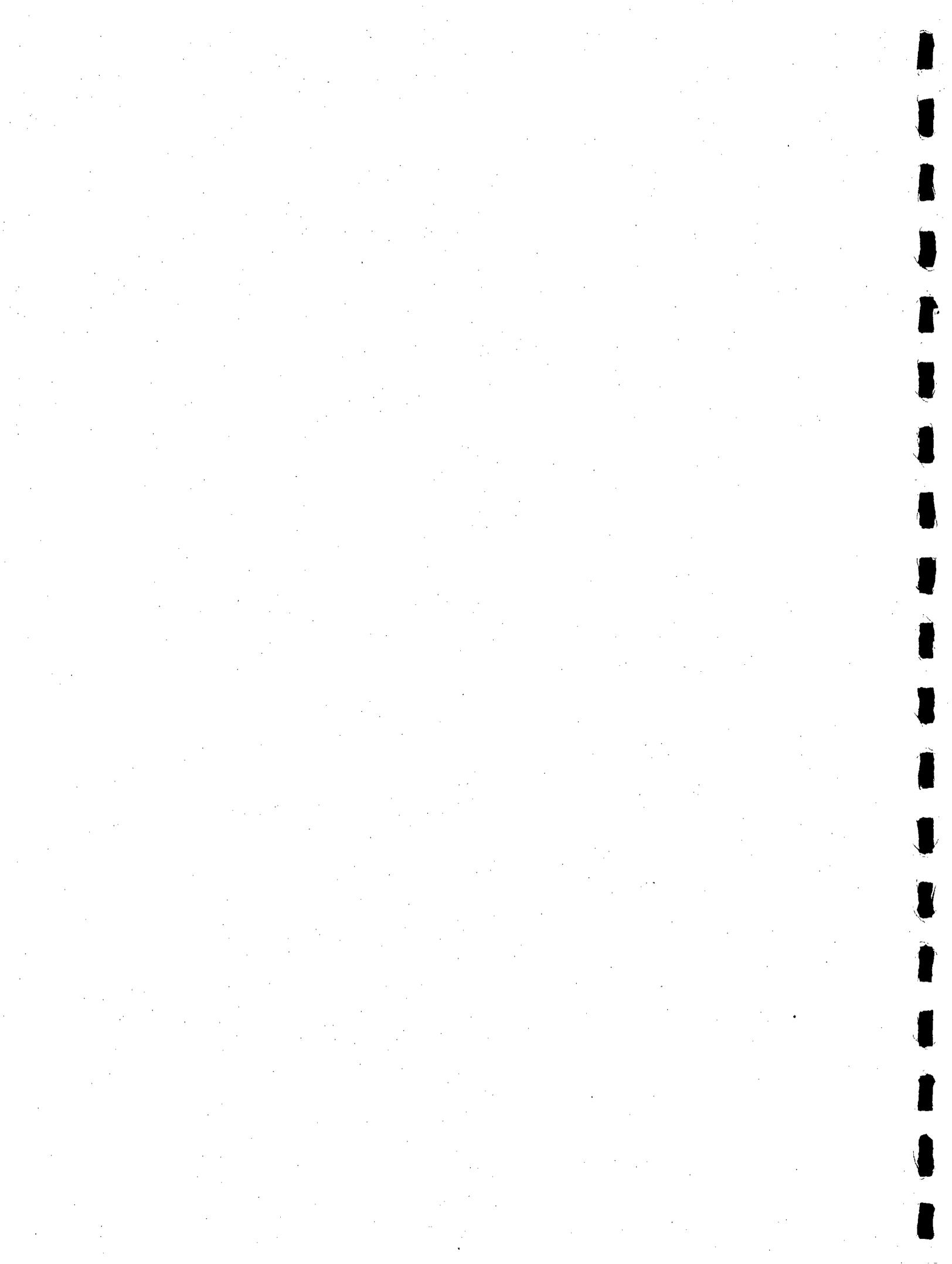
Les ententes spécifiques font partie intégrante de l'entente-cadre. Il s'agit de conventions signées entre un Conseil régional et un ministère ou organisme

---

<sup>21</sup> SECRÉTARIAT AU DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS, *Fiche-synthèse : Entente-cadre*, mars 95.

gouvernemental pour l'adoption et l'adaptation de mesures, programmes et interventions en fonction des axes privilégiés de développement de la région.

La prise en compte du contenu des différents documents produits au cours de la démarche de planification stratégique permettra de prendre en considération une autre démarche de planification qui a cours sur le territoire du plan de transport, et dans des domaines qui concernent ou qui interpellent les transports.



## CHAPITRE 6 ♦ ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

---



## **LE TRANSPORT, UNE COMPOSANTE ESSENTIELLE AU BON FONCTIONNEMENT DE L'ÉCONOMIE**

Le transport constitue une composante essentielle au bon fonctionnement de l'économie. En effet, l'activité économique d'une région se traduit par la production de biens et de services qui génère des déplacements de personnes et de marchandises. De la matière première jusqu'au consommateur, le transport intervient à toutes les étapes de la production. La flexibilité et la rapidité dans le transport, la souplesse dans son organisation permettant la production et la distribution juste à temps sont des caractéristiques de plus en plus recherchées par les entreprises. Ces caractéristiques peuvent avoir un impact variable sur leur compétitivité, selon les types d'industries et de production, les modes de transport impliqués, la nature locale, nationale, continentale ou mondiale des marchés dans lesquels elles évoluent.

Le Ministère a clairement inscrit le soutien au développement économique dans ses orientations stratégiques en vue d'assurer la présence de services de transport adéquats et concurrentiels pour les personnes et les marchandises, dans un contexte de libre-échange. Le plan de transport est un outil qui lui permet d'exercer efficacement sa mission. Ainsi, une des préoccupations du plan sera de veiller à ce que les réseaux et les systèmes de transport répondent efficacement aux besoins de déplacement de la région. Cela peut constituer un apport intéressant à la société en général puisque les dépenses des individus et des entreprises seraient minimisées.

L'approche gouvernementale en matière de développement régional a mené à la signature d'ententes-cadre et d'ententes spécifiques entre le Gouvernement du Québec et les différents conseils régionaux. Par ces ententes, le Gouvernement du Québec souscrit à certains axes de développement identifiés dans le plan stratégique. Ce plan reflète les préoccupations et la vision des différents intervenants socio-économiques du milieu. Le ministère des Transports est appelé à prendre en compte les priorités régionales et les ententes touchant le transport.

L'analyse de l'activité économique dans un plan de transport présente un intérêt tant du point de vue du transport des personnes que des marchandises. Les secteurs primaire et secondaire, dont le rôle dans l'économie des régions est souvent important, accaparent une part importante des déplacements de marchandises. De plus, les activités de ces deux secteurs sont davantage liées aux grandes infrastructures de transport pour des déplacements à l'échelle régionale, nationale et internationale, lorsqu'on les compare à celles du secteur tertiaire. Par contre, l'impact de ce dernier secteur se fait sentir à la fois sur les déplacements des personnes et des marchandises. Certaines activités du secteur tertiaire tel le tourisme, considéré comme un élément central dans le développement des régions, génèrent surtout des déplacements de personnes.

Les besoins de déplacement liés à l'économie régionale sont multiples. Ils varient principalement selon la nature des activités économiques et leur déploiement sur le territoire, les exigences de la clientèle, l'étendue des marchés ainsi que la concurrence. Ils peuvent interpeller l'ensemble des modes de transport d'une région. Comme chacune des activités économiques a ses propres exigences en transport, aussi faut-il bien les identifier en considérant le potentiel de développement actuel et futur des entreprises de la région. En effet, le contexte mondial en pleine mutation, marqué par l'ouverture des marchés et la levée des barrières tarifaires, encourage une plus grande concurrence et provoque souvent une restructuration de l'économie régionale. Ces considérations ainsi que celles spécifiques au contexte régional auront un impact certain sur la demande en transport.

L'analyse de l'activité économique régionale vise donc à :

- ♦ situer l'économie régionale par rapport à celle du Québec;
- ♦ dresser un portrait évolutif de la région;
- ♦ présenter la distribution géographique des activités économiques dans la région;
- ♦ identifier les grandes caractéristiques des secteurs moteurs, tant actuels que futurs;
- ♦ cerner le rôle et l'importance du transport dans l'économie régionale.

Les constats découlant de l'analyse apporteront un éclairage quant aux besoins actuels et futurs en transport pour soutenir le développement de l'économie régionale. Plus encore, ils influenceront le choix des orientations et des interventions du plan de transport régional, dans le respect de la mission du Ministère et de ses orientations stratégiques.

Les chapitres subséquents qui analyseront, par mode, le transport des personnes et des marchandises s'inscriront en continuité des différentes analyses du milieu ayant trait à la démographie, l'aménagement du territoire, et l'activité économique. L'ensemble de ces domaines influencent le transport des personnes et des marchandises.

**Voici les questions auxquelles l'analyse  
de l'activité économique devrait répondre**

- Quelles sont les grandes caractéristiques de l'activité économique régionale?
- Où sont localisées les activités économiques dans la région et comment sont-elles appelées à se développer dans le futur?
- Quelle est l'importance du transport dans le développement économique de la région?
- Quels sont les constats généraux qui découlent de l'analyse économique régionale ayant un incidence sur le transport?

Différentes suggestions sont présentées sur la façon d'aborder l'activité économique, dans un plan de transport régional. On retiendra celles qui permettraient de cerner le plus adéquatement possible la problématique régionale.

## **6.1 QUELLES SONT LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE RÉGIONALE?**

Pour répondre à cette question, il s'agit de décrire l'apport de la région dans l'ensemble de l'économie du Québec. On fera ressortir les principales caractéristiques de la structure économique et du marché du travail de la région, à partir de la performance de différents indicateurs économiques.

Le plan stratégique de développement régional de même que les analyses régionales déjà réalisées par les spécialistes sectoriels des ministères concernés seront utiles afin de faciliter la lecture des indicateurs économiques.<sup>22</sup>

Pour présenter la structure économique, les activités économiques peuvent être regroupées selon les secteurs suivants :

- ◆ le secteur primaire;
- ◆ le secteur manufacturier;
- ◆ la construction;
- ◆ le transport, l'entreposage et les communications;
- ◆ le commerce de gros
- ◆ le commerce de détail;
- ◆ les finances et les assurances;
- ◆ l'hébergement et la restauration;
- ◆ les services publics;
- ◆ les services aux entreprises et autres.

Les secteurs primaire et manufacturier jouent souvent un rôle important dans l'économie des régions. Dans la mesure où le contexte régional s'y prête, on pourra également présenter la structure économique de ces deux secteurs en réunissant les activités par groupes d'industries.

---

<sup>22</sup> Par exemple, les analyses régionales du Ministère des ressources naturelles, du Ministère de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation, du Ministère de l'industrie, du commerce et de la technologie, du Ministère de la sécurité du revenu, etc.

Les industries du secteur primaire peuvent être regroupées de la façon suivante :

- ◆ les industries agricoles et de services connexes;
- ◆ les industries de la pêche et du piégeage;
- ◆ les industries de l'exploitation forestière et des services forestiers;
- ◆ les industries des mines, carrières et puits de pétrole.

Les industries du secteur manufacturier peuvent être regroupées de la façon suivante :

- ◆ les industries des aliments, boissons et tabac;
- ◆ les industries des produits en caoutchouc et en matière plastique;
- ◆ les industries du cuir, textiles et habillement;
- ◆ les industries du bois, meubles et articles d'ameublement;
- ◆ les industries du papier, imprimerie, édition et produits connexes;
- ◆ les industries de première transformation des métaux, de fabrication de produits métalliques et de la machinerie;
- ◆ les industries du matériel de transport;
- ◆ les industries des produits électriques et électroniques;
- ◆ les industries des produits minéraux non métalliques;
- ◆ les industries des produits raffinés du pétrole et du charbon;
- ◆ les industries chimiques;
- ◆ les autres industries manufacturières.

Les activités économiques ont chacune leurs propres exigences en transport, aussi est-il opportun d'identifier celles qui jouent un rôle moteur dans la région. Il peut être question par exemples, d'une industrie exportatrice dont les marchés qu'elle dessert se situe à l'échelle nationale, continentale ou internationale, d'une industrie du secteur tertiaire dans un domaine d'expertise de pointe (génie conseil, design, services financiers spécialisés, etc.) qui contribue à la valeur ajoutée d'un produit, d'une grappe industrielle composée d'un ensemble d'activités d'un même secteur économique, ou encore des activités économiques qui s'inscrivent dans les axes prioritaires de développement de la région.

Le marché du travail peut être présenté en décrivant les caractéristiques du marché de l'emploi et des clientèles bénéficiant de l'assurance chômage et de l'aide sociale. Certaines régions sont plus touchées que d'autres par le chômage et la dépendance par rapport à l'aide sociale pour différentes raisons de nature conjoncturelle, sociale ou autres.

Le but visé en répondant à cette question est de dégager différents constats découlant des caractéristiques de la structure économique et du marché du travail. Ils seront par la suite mis en relation avec leurs incidences sur le transport en vue de répondre à la dernière question proposée dans ce texte.

## LES INDICATEURS ÉCONOMIQUES

### *L'emploi*

Sur la base des données disponibles, il est possible de dresser un portrait général de l'emploi dans la région et au Québec, par secteur d'activité économique. Il est également possible de présenter un portrait de l'emploi des secteurs primaire et secondaire, par groupe d'industries.

L'emploi est le seul indicateur économique qui permet de comparer d'une part, les secteurs primaire, secondaire et tertiaire et d'autre part, l'économie régionale par rapport à celle du Québec. Il faudra cependant être prudent dans la façon d'interpréter les données sur l'emploi. En effet, une diminution de l'emploi dans un secteur d'activité donné n'est pas nécessairement accompagnée d'une réduction de la production, ni d'une diminution dans le transport. La performance des autres indicateurs économiques sera à considérer pour nuancer les constats qui se dégagent de la lecture des données sur l'emploi.

### SOURCES

STATISTIQUE CANADA, *Population active occupée de 15 ans et plus selon le lieu de travail*, Recensements 1981 et 1991, compilation spéciale demandée par le MTQ pour les fins de l'analyse de l'activité économique d'un plan de transport régional.

CENTRES D'EMPLOI DU CANADA, *Emploi des établissements*.<sup>23</sup>

### ILLUSTRATION

À partir des données du recensement :

- ♦ Tableau sur la répartition de l'emploi, par secteur d'activité pour la région et l'ensemble du Québec en 1981 et en 1991;
- ♦ Graphique à barres sur la répartition de l'emploi, par secteur d'activité pour la région et l'ensemble du Québec en 1981 et en 1991;

---

<sup>23</sup> Il se peut que les données sur l'emploi ne soient pas disponibles pour une même année sur l'ensemble du territoire d'étude. Il faudra recourir si nécessaire aux données de l'année précédente.

- ♦ Tableau sur l'évolution de l'emploi, par type d'entreprise manufacturière de la région en 1981 et en 1991;
- ♦ Tableau sur l'évolution de l'emploi, par type d'entreprise du secteur primaire de la région en 1981 et en 1991.

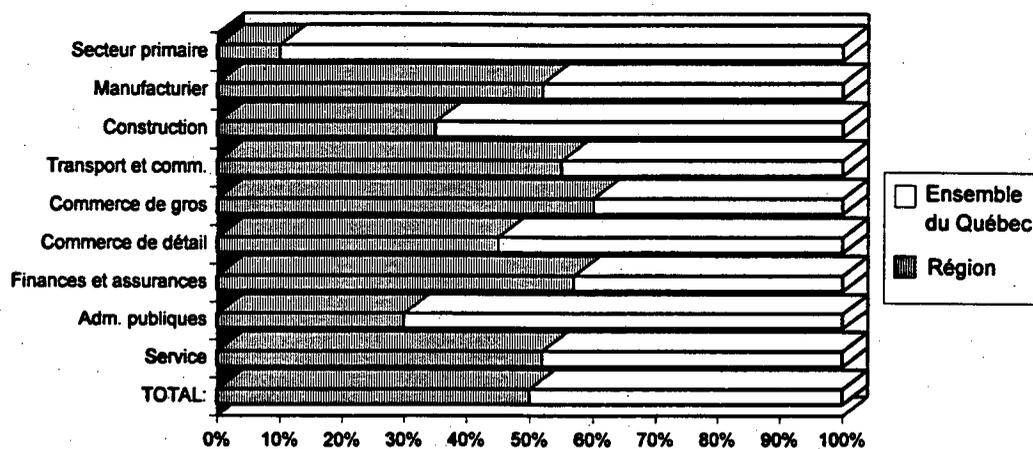
Si les données des Centres d'emploi du Canada sont utilisées, des tableaux et des graphiques semblables peuvent être réalisés pour une seule année.

(Voir les tableaux 6-1, 6-2 et 6-3 et la figure 6-1 aux pages suivantes)

**TABLEAU 6-1**  
**RÉPARTITION DE L'EMPLOI PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE,**  
**"NOM DE LA RÉGION" ET L'ENSEMBLE DU QUÉBEC, 1981 ET 1991**

SECTEUR D'ACTIVITÉ	1981		1991	
	Région	Québec	Région	Québec
Secteur primaire				
Manufacturier				
Construction				
Transports et communications				
Commerce de gros				
Commerce de détail				
Finances et assurances				
Administrations publiques				
Services				
<b>TOTAL:</b>				

**FIGURE 6-1**  
**RÉPARTITION DE L'EMPLOI PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE,**  
**"NOM DE LA RÉGION" ET L'ENSEMBLE DU QUÉBEC**



**TABLEAU 6-2**  
**ÉVOLUTION DE L'EMPLOI PAR TYPE D'ENTREPRISE MANUFACTURIÈRE,**  
**"NOM DE LA RÉGION", 1981 ET 1991**

TYPE D'ENTREPRISE MANUFACTURIÈRE	Zone d'analyse 1		Zone d'analyse 2		Zone d'analyse 3		RÉGION	
	Emplois 1991 (000)	Var. 1981-1991 en %	Emplois 1991 (000)	Var. 1981-1991 en %	Emplois 1991 (000)	Var. 1981-1991 en %	Emplois 1991 (000)	Var. 1981-1991 en %
	Aliments, boissons et tabac							
Produits en caoutchouc et en matières plastiques								
Cuir, textile et habillement								
Bois, meubles et articles d'ameublement								
Papier, imprimerie, édition et produits connexes								
Première transformation des métaux et fabrication de produits métalliques								
Fabrication de machines et équipements de transport								
Produits électriques et électroniques								
Produits minéraux non métalliques								
Produits raffinés du pétrole et du charbon								
Produits chimiques								
Autres industries manufacturières								
Total de l'industrie manufacturière								

**TABLEAU 6-3**  
**ÉVOLUTION DE L'EMPLOI PAR TYPE D'ENTREPRISE DU SECTEUR PRIMAIRE,**  
**"NOM DE LA RÉGION", 1981 ET 1991**

TYPE D'ENTREPRISE DU SECTEUR PRIMAIRE	Zone d'analyse 1		Zone d'analyse 2		Zone d'analyse 3		RÉGION	
	Emplois 1991 (000)	Var. 1991-1992 en %	Emplois 1991 (000)	Var. 1981-1991 en %	Emplois 1991 (000)	Var. 1981-1991 en %	Emplois 1991 (000)	Var. 1981-1991 en %
	Industries agricoles et de services connexes							
Industries de la pêche et du piégeage								
Industries de l'exploitation forestière et des services forestiers								
Industries des mines, carrières et puits de pétrole								
Autres industries primaires								
Total de l'industrie primaire								

### *Les exportations internationales*

Les vingt cinq principaux produits exportés sont identifiés à l'échelle provinciale. Ces informations peuvent donner des indications sur ceux qui concernent la région.

#### **SOURCE**

BUREAU DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Exportations internationales du Québec, 25 principaux produits exportés de 1990 à 1993.*

### *Les indicateurs sur le secteur manufacturier*

Il existe différents indicateurs relatifs au secteur manufacturier, notamment :

- ♦ le nombre d'établissements, le nombre d'employés à la production, la valeur des expéditions manufacturières;
- ♦ le nombre d'établissements, la valeur des expéditions et les marchés des manufacturiers exportateurs.

Les données concernant les expéditions manufacturières sont disponibles par type d'industrie manufacturière pour la région et la Québec. Elles permettent de faire ressortir de façon plus précise les principales caractéristiques de la structure manufacturière de la région comparativement à celle du Québec.

Les données concernant les manufacturiers exportateurs sont présentées par industrie, à l'échelle du Québec et pour certaines régions administratives pour les années 1988 et 1990. Même si l'information n'est pas disponible pour la région, elle peut donner des indications sur les marchés d'écoulement des industries qui y sont localisées.

#### **SOURCES**

STATISTIQUE CANADA, *Industries manufacturières du Canada : niveau infraprovincial*, 1981.

BUREAU DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Statistiques économiques, Statistiques manufacturières régionales*, édition 1995.

BUREAU DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Destination des expéditions des manufacturiers exportateurs du Québec de 1988 à 1990.*

**ILLUSTRATION**

Tableau sur la répartition de la valeur des expéditions des manufacturiers exportateurs, selon le marché de l'écoulement du produit de la région entre 1988 et 1991;

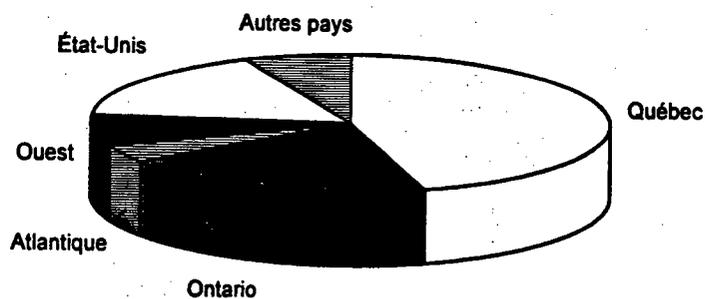
Graphique en secteurs sur la répartition de la valeur des expéditions des manufacturiers exportateurs, selon le marché de l'écoulement de la région entre 1988 et 1991.

(Voir le tableau 6-4 et la figure 6-2 à la page suivante.)

**TABLEAU 6-4**  
**RÉPARTITION (%) DE LA VALEUR DES EXPÉDITIONS DES MANUFACTURIERS**  
**EXPORTATEURS SELON LE MARCHÉ DE L'ÉCOULEMENT DU PRODUIT,**  
**"NOM DE LA RÉGION", 1988 À 1991**

MARCHÉ D'ÉCOULEMENT DU PRODUIT							
QUÉBEC	ONTARIO	ATLANTIQUE	OUEST	ÉTATS-UNIS	AUTRES PAYS	TOTAL EN %	TOTAL EN (000 \$)

**FIGURE 6-2**  
**RÉPARTITION (%) DE LA VALEUR DES EXPÉDITIONS DES MANUFACTURIERS**  
**EXPORTATEURS SELON LE MARCHÉ DE L'ÉCOULEMENT DU PRODUIT,**  
**"NOM DE LA RÉGION", 1988 À 1991**



### *Les indicateurs en recherche et en développement*

Les dépenses et les emplois consacrés à la recherche et au développement industriel ainsi que le nombre d'établissements impliqué peuvent donner des indications quant à l'évolution future de l'activité industrielle de la région. Il faudra être prudent dans la façon d'interpréter les résultats puisque les dépenses en recherche et développement ne sont pas nécessairement garantes d'un essor économique futur dans la région. Certaines des données concernant ces indicateurs sont disponibles à l'échelle régionale et provinciale, ainsi que par type d'industrie.

#### SOURCES

BUREAU DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Statistiques sur la recherche et le développement industriels au Québec*, édition 1995.

MICST, *Compendium 1994, Indicateurs de l'activité scientifique et technologique au Québec*, mai 1994.

### *Les indicateurs en immobilisation et en réparations*

Les dépenses en construction, en machinerie et en équipement dans les secteurs primaire, secondaire et tertiaire peuvent également donner des indications quant à leur évolution future dans la région. En effet, généralement, toutes dépenses qui visent à renouveler la machinerie et l'équipement dans une industrie donnée, rendent ce secteur plus compétitif en vue d'assurer son développement dans le futur. À l'inverse, l'absence de dépense de cette nature, dans un secteur d'économie très concurrentiel au niveau international, risque de compromettre son avenir. Les données concernant ces indicateurs sont disponibles par groupe et sous-groupe industriel, pour la région et le Québec.

#### SOURCE

BUREAU DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Investissements privés et publics au Québec, données réelles 1976-1990*.

#### ILLUSTRATION

Tableau sur les dépenses en immobilisations et en réparations par secteur d'activité économique, pour la région et l'ensemble du Québec, de 1988 à 1991. On retiendra les secteurs qui présentent un intérêt pour la région. (Voir le tableau 6-5 à la page suivante.)

**TABLEAU 6-5**  
**DÉPENSES EN IMMOBILISATION ET EN RÉPARTITIONS ('000) PAR SECTEUR**  
**D'ACTIVITÉ, "NOM DE LA RÉGION" ET L'ENSEMBLE DU QUÉBEC, 1988 À 1991**

SECTEUR D'ACTIVITÉ	1988		1989		1990		1991	
	Région	Québec	Région	Québec	Région	Québec	Région	Québec
<b>SECTEUR PRIMAIRE</b>								
Agriculture, chasse et pêche								
Forêt et mines								
Sous-total								
<b>SECTEUR SECONDAIRE</b>								
Construction								
Aliments et boissons								
Caoutchouc								
Cuir								
Textile et bonneterie								
Bois								
Meubles et accessoires								
Papier et industries connexes								
Impression, publication et industries connexes								
Métaux transformés								
Produits métalliques								
Machineries								
Équipement de transport								
Produits électriques								
Produits minéraux non métalliques								
Industrie chimique								
Autres industries et biens de capital imputés aux dépenses d'exploitation								
Sous-total								
<b>SECTEUR TERTIAIRE</b>								
Services d'utilité publique								
Transports								
Communications								
Énergie électrique, autres services d'utilité publique								
Commerce								
Finances, assurances et affaires immobilières								
Services personnels, commerciaux et services divers								
Institutions, ministères et autres organismes gouvernementaux								
Habitation								
Sous-total								
<b>TOTAL:</b>								

*Les indicateurs relatifs au marché de l'emploi*

La population active, le nombre de chômeurs, le taux de chômage, le taux d'activité sont des indicateurs qui peuvent être utilisés pour décrire le marché de l'emploi régional et son importance par rapport au marché provincial.

**SOURCE**

STATISTIQUE CANADA, *Enquête sur la population active*, compilation spéciale de la Société québécoise de développement de la main-d'oeuvre publiée dans son Bulletin régional sur le marché du travail.

**ILLUSTRATION**

Tableau sur les principaux indicateurs du marché du travail, pour la région et l'ensemble du Québec

Les années proposées dans ce tableau le sont à titre indicatif. Elles seront choisies selon les phénomènes régionaux que l'on souhaite présenter.

(Voir le tableau 6-6 à la page suivante.)

**TABLEAU 6-6**  
**PRINCIPAUX INDICATEURS DU MARCHÉ DU TRAVAIL**  
**(DONNÉES NON DÉSAISONNALISÉES), "NOM DE LA RÉGION" ET**  
**L'ENSEMBLE DU QUÉBEC, 1986, 1991 À 1993**

INDICATEUR DU MARCHÉ DU TRAVAIL	1986		1991		1992		1993	
	Région	Québec	Région	Québec	Région	Québec	Région	Québec
Population active 15 ans et plus (000)								
Population active (000)								
Emploi (000)								
- Temps plein (000)								
- Temps partiel (000)								
Chômeurs et chômeuses (000)								
Taux de chômage (%)								
Taux d'activité (%)								
Rapport Emploi / population (%)								
Durée du chômage (semaines)								

*Les indicateurs relatifs aux prestataires de l'assurance chômage*

Le nombre de prestataires par groupe professionnel et selon leur niveau d'étude sont des indicateurs qui peuvent être utilisés pour décrire la clientèle des prestataires de l'assurance chômage de la région par rapport à celle du Québec.

**SOURCE**

CENTRES D'EMPLOI DU CANADA, *Développement des ressources humaines Canada.*

**ILLUSTRATION**

Tableau sur les prestataires de l'assurance chômage selon le groupe professionnel et les études pour la région et le Québec

L'année proposée dans ce tableau l'est à titre indicatif.  
(Voir le tableau 6-7 à la page suivante.)

*Les indicateurs relatifs aux bénéficiaires de l'aide sociale*

Le nombre de bénéficiaires, la durée de l'aide, le nombre de personnes aptes au travail, la scolarité et l'âge des bénéficiaires sont des indicateurs qui peuvent être utilisés pour décrire la clientèle de l'aide sociale de la région par rapport à celle du Québec.

**SOURCE**

MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ DU REVENU, Direction de l'évaluation et de la statistique.

**ILLUSTRATION**

Tableau des caractéristiques socio-économiques des prestataires de l'aide sociale pour la région et l'ensemble du Québec

Les années proposées dans ce tableau, le sont à titre indicatif.  
(Voir le tableau 6-8 à la page suivante.)

**TABLEAU 6-7**  
**CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES PRESTATAIRES DE L'AIDE**  
**SOCIALE, "NOM DE LA RÉGION" ET L'ENSEMBLE DU QUÉBEC, 1990, 1992 À 1994**

CARACTÉRISTIQUES	1990		1992		1993		1994	
	Région	Québec	Région	Québec	Région	Québec	Région	Québec
Ménages								
Nombre de réquerants								
Requerants dont la durée de l'aide excède 24 mois								
Aptes au travail								
Proportion des aptes au travail (%)								
Scolarité des adultes								
Primaire								
Secondaire								
Postsecondaire								
Inconnue								
Proportion de scolarité postsecondaire (%)								
Âge des bénéficiaires								
Moins de 18 ans								
De 18 à 29 ans								
De 30 à 44 ans								
45 ans et plus								
Total:								

**TABLEAU 6-8**  
**PRESTATION DE L'ASSURANCE CHÔMAGE SELON LE GROUPE PROFESSIONNEL**  
**ET LES ÉTUDES, "NOM DE LA RÉGION" ET L'ENSEMBLE DU QUÉBEC, 1994**

GROUPE PROFESSIONNEL	Études *					TOTAL Région	TOTAL Québec
	O	A	B	C	D		
Cadre supérieur, intermédiaire et personnel de gestion							
Affaires, finance et administration							
Sciences naturelles et appliquées et professionnelles appliquées							
Secteur de la santé							
Sciences sociales, enseignement, administration publique et autre							
Art, culture, sports et loisirs							
Vente et service							
Métiers, transport et machinerie							
Secteur primaire							
Transformation, fabrication et services d'utilité publique							
Total							
%							

\* O = Gestion    A = Études universitaires    B = Études collégiales    C = Études secondaires  
D = Aucune formation particulière

## 6.2 OÙ SONT LOCALISÉES LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DANS LA RÉGION ET COMMENT VONT-ELLES ÉVOLUER DANS LE FUTUR?

Comme le plan de transport vise une planification à long terme des réseaux et des systèmes de transport dans une région, il est utile de porter un regard sur le futur. On cherche à comprendre les principaux facteurs susceptibles d'influencer l'économie régionale. Ce regard sur le futur pourra se faire en se basant sur un portrait historique de la région et en considérant son dynamisme ainsi que son potentiel de développement. Cette approche comporte cependant des lacunes méthodologiques.<sup>24</sup>

Le contexte mondial est en pleine mutation. D'une part, la mondialisation des marchés et la levée des barrières tarifaires encouragent une plus grande concurrence et provoquent souvent une restructuration de l'économie régionale. D'autre part, la flexibilité et la rapidité dans le transport, la souplesse dans son organisation permettant la production et la distribution juste à temps sont des caractéristiques de plus en plus recherchées par les entreprises. Ces caractéristiques peuvent avoir un impact variable sur la compétitivité des entreprises, selon les types d'industrie et de production, les modes de transport impliqués, la nature locale, nationale, continentale ou mondiale des marchés dans lesquels évoluent ces industries. L'ensemble de ces phénomènes ont un impact sur le déplacement des personnes et des marchandises et devrait être pris en considération dans l'analyse évolutive de l'économie régionale.

La présente question s'inscrit donc dans le cadre d'une analyse évolutive. Afin d'y répondre, nous suggérons une présentation de l'évolution de l'activité économique régionale en considérant, d'une part, la nature des activités économiques en croissance et en décroissance et leur localisation dans la région et, d'autre part, la nature des activités économiques dans les pôles d'activités et la localisation de ces pôles dans la région. On pourra aussi présenter le profil des quelques industries qui se démarquent des autres, parce qu'elles génèrent des flux importants de personnes ou de marchandises, que leurs marchés se situent à l'échelle nationale, continentale ou internationale, ou encore qu'elles s'inscrivent dans les axes prioritaires de développement de la région. Les activités liées au tourisme, à l'exploitation forestière<sup>25</sup>, aux mines, au papier, à l'aluminium sont des exemples d'activités qui se classent dans cette catégorie et dont le rôle dans l'économie des régions est souvent important.

---

<sup>24</sup> Compte tenu des changements structuraux dans l'économie du Québec, une analyse portant par exemple sur des données du recensement de deux années, en 1981 et en 1991, donne certaines indications sur les tendances futures. Elles doivent être situées dans un contexte global pour une meilleure interprétation. Toutefois, une approche basée sur des prévisions de taux de croissance, applicables à des données plus récentes de l'emploi, serait hasardeuse.

<sup>25</sup> L'information concernant le potentiel d'exploitation des ressources naturelles est disponible au bureau régional du Ministère des ressources naturelles (superficie, quantité, valeur marchande, viabilité de la ressource, etc.).

Les activités économiques en croissance et en décroissance seront présentées pour chacune des zones d'analyse du plan de transport. On pourrait alors décrire les forces et les faiblesses des secteurs en croissance ainsi que les opportunités et les mesures qui pourraient affecter leur développement, à partir des informations contenues au plan stratégique de développement.

Les pôles d'activité seront définis selon l'importance et la nature des activités concentrées dans un lieu. Par exemple, il est possible d'identifier dans la région, un pôle central et des pôles secondaires ou encore des pôles industriels, de services, commerciaux, touristiques, etc.

Pour présenter les activités qui se démarquent dans la région, nous suggérons de recueillir le maximum d'information sur la nature de leurs activités, leur déploiement sur le territoire, les exigences de leur clientèle, leurs marchés d'approvisionnement et d'écoulement, leurs projets d'investissement, le contexte dans lequel elles évoluent et leur potentiel de développement.

Le but visé en répondant à cette question est de dégager des constats découlant de l'analyse évolutive de l'économie régionale. Ils seront par la suite mis en relation avec leurs incidences sur le transport en vue de répondre à la dernière question proposée dans ce texte.

## LES INDICATEURS ÉCONOMIQUES

### *L'emploi*

L'emploi est le seul indicateur économique dont les données sont disponibles à l'échelle municipale. Aussi, ces données peuvent être regroupées par pôle d'activité ou par zone d'analyse. Il faudra recourir aux données sur l'emploi selon le lieu de travail pour identifier les activités qui se retrouvent dans les pôles d'activité et les zones d'analyse.

La municipalité est la plus petite unité territoriale pour laquelle les données sur l'emploi sont disponibles dans le cadre des recensements de Statistique Canada. Dans la mesure où les zones d'analyse correspondent à des unités territoriales équivalentes ou plus grandes, il sera alors possible de recourir aux données des recensements et de faire une analyse évolutive de la situation. Lorsque les zones d'analyse correspondent à des unités territoriales plus petites que la municipalité (ex. plusieurs quartiers), il faudra utiliser les données des Centres d'emploi du Canada. Dans ce cas,<sup>26</sup> il ne sera pas possible de faire une analyse évolutive de la situation puisque les données des Centres d'emploi du Canada sont disponibles que pour une seule année.

---

<sup>26</sup> Seules dans les régions de Sherbrooke, Trois-Rivières et du Saguenay-Lac-Saint-Jean, il se pourrait que les secteurs d'analyse correspondent à des unités territoriales plus petites que les limites municipales. Il est peu probable que des unités géographiques si petites soient utiles pour illustrer une problématique régionale.

Comme mentionné précédemment, l'emploi ne peut être le seul indicateur économique à considérer dans l'identification des secteurs économiques en croissance et en décroissance. Par exemple, il est possible qu'au cours d'une période, un secteur enregistre une diminution de l'emploi tout en ayant une croissance de sa production. Des améliorations aux méthodes de production peuvent expliquer cette situation. Aussi, on doit également prendre en considération d'autres indicateurs économiques.

### *Les autres indicateurs économiques*

Les autres indicateurs économiques mentionnés précédemment tels que ceux concernant les exportations internationales, le secteur manufacturier, la recherche et le développement ainsi que les immobilisations et les réparations permettent de nuancer les constats qui découlent de la lecture des données sur l'emploi.

Toutefois, les données s'y rapportant sont disponibles à l'échelle régionale ou provinciale et celles-ci ne peuvent être compilées par pôle d'activité ou zone d'analyse.

### SOURCES

STATISTIQUE CANADA, *Population active occupée de 15 ans et plus selon le lieu de travail*, Recensements 1981 et 1991, compilation spéciale demandée par le MTQ pour les fins de l'analyse économique d'un plan de transport régional.

CENTRES D'EMPLOI DU CANADA, *Emploi des établissements*.

### ILLUSTRATIONS

À partir des données des recensements :

- ♦ Tableau sur l'évolution de l'emploi selon la zone d'analyse pour la région entre 1981 et 1991;
- ♦ Tableau sur l'évolution de l'emploi par secteur d'activité et zone d'analyse pour la région entre 1981 et 1991;
- ♦ Tableau sur l'évolution de l'emploi dans les principaux pôles d'activité de la région entre 1981 et 1991.

- ♦ Carte sur la spatialisation de l'emploi entre 1981 et 1991.  
Cette carte pourrait montrer :
  - les gains et les pertes d'emploi, dans chaque zone d'analyse;<sup>27</sup>
  - les gains et des pertes d'emploi par secteur d'activité économique à l'aide d'un histogramme.<sup>28</sup>

Avec les données des Centres d'emploi du Canada, des tableaux semblables peuvent être réalisés en présentant l'emploi sur une année seulement. La carte présentera pour une année :

- ♦ l'emploi, pour chaque zone d'analyse;
- ♦ dans chaque zone d'analyse, l'emploi par secteur d'activité économique à l'aide d'un histogramme.

(Voir les tableaux 6-9, 6-10 et 6-11 à la page suivante.)

---

<sup>27</sup> Comme exemple, on peut consulter la carte sur les gains et les pertes d'emploi, document de référence, *Vers un plan de transport pour la région de Montréal. Phase 1 : Choisir. Diagnostic et orientations.*

<sup>28</sup> Comme exemple d'histogramme, on peut consulter la carte sur les gains et les pertes de population du document de référence, mentionnée à la note précédente.

**TABLEAU 6-9**  
**ÉVOLUTION DE L'EMPLOI SELON LA ZONE D'ANALYSE,**  
**"NOM DE LA RÉGION", 1981 À 1991**

ZONE D'ANALYSE ET RÉGION	EMPLOIS		VARIATION 1981-1991		POIDS EN %		PART DE LA VARIATION TOTALE EN %
	1981	1991	NOMBRE	%	1981	1991	
Zone d'analyse 1							
Zone d'analyse 2							
Zone d'analyse 3							
RÉGION							

**TABLEAU 6-10**  
**ÉVOLUTION DE L'EMPLOI PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE,**  
**"NOM DE LA RÉGION", 1981 À 1991**

SECTEUR D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE	Zone d'analyse 1		Zone d'analyse 2		Zone d'analyse 3		Région	
	Emplois 1991 (000)	Var. 1981-1991 en %						
Primaire								
Manufacturier								
Construction								
Transport et entreposage								
Communications et autres services publics								
Commerce de gros								
Commerce de détail								
Intermédiaires financiers et assurances								
Services aux entreprises								
Autres services								
Toutes les industries								

**TABLEAU 6-11**  
**EMPLOI DANS LES PRINCIPAUX PÔLES D'ACTIVITÉS,**  
**"NOM DE LA RÉGION", 1981 ET 1991**

PÔLE D'EMPLOI	EMPLOIS (000)				POIDS RELATIF DU PÔLE EN %	
	1981	1991	VAR. 1981-1991		1981	1991
			NOMBRE	EN %		
Pôle d'emploi 1						
Pôle d'emploi 2						
Pôle d'emploi 3						
Reste de la région						
RÉGION						

## OUVRAGES DE RÉFÉRENCES

*Le plan stratégique et l'entente cadre* : ces documents sont une source d'information importante. Le plan stratégique présente notamment un diagnostic et les enjeux régionaux en matière de développement régional, à partir des forces et des faiblesses des secteurs économiques ainsi que des opportunités et des menaces qui pourraient affecter leur développement futur. L'entente cadre identifie les axes prioritaires de développement régional.

*Répertoire Scott* : ce document identifie les fabricants, leur adresse, la nature de leur produit, la date de fondation et le nombre d'emplois.

*Le Journal des Affaires* : il décrit souvent des problématiques régionales sur les entreprises industrielles en région.

MICST, *Le secteur manufacturier et le commerce au Québec en 1993* : ce document dresse un portrait du secteur manufacturier par région administrative; il comporte des informations intéressantes sur le contexte économique global au niveau mondial, américain, canadien et québécois de même que sur les secteurs moteurs des régions et leurs principaux projets d'investissement annoncés ou en voie de réalisation.

MICST, *La conjoncture économique des régions du Québec en 1994* : ce document dresse un portrait de l'économie du Québec en 1994 en termes d'exportation, d'investissement et de perspectives économiques; il décrit la conjoncture économique des régions et les principaux projets d'investissement annoncés ou en voie de réalisation dans chacune d'entre elles.

MICST, *Le profil économique de la région* : ce document contient différentes statistiques sur la situation économique d'une région.

MICST, *Point de mire* sur différentes industries dont notamment l'aérospatial, la biotechnologie, la plasturgie, l'environnement, les équipements électriques, le domaine de la chimie, la métallurgie, les produits forestiers, le domaine de la pharmacie, les équipements de transport terrestre, la mode et le textile, la construction, la recherche et le développement, la technologie de l'information.

BUREAU DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Le Québec statistique*, 60<sup>e</sup> édition 1995 : ce document consacre un chapitre sur la mondialisation de l'économie et le secteur manufacturier québécois.

*Le bilan socio-économique de chaque région* : la dernière parution date de 1993. Il est préparé et rédigé par la Délégation régionale. Ce document présente chaque région, notamment : le cadre régional, sa performance en regard de différents indicateurs socio-économiques, les différentes activités économiques et les interventions gouvernementales qui s'y déroulent, la dynamique économique ainsi que des perspectives et des orientations en matière de développement régional.

MINISTÈRE DU CONSEIL EXÉCUTIF, Secrétariat aux affaires régionales, *Les régions administratives en bref*, édition 1994 : ce document contient une fiche technique sur chaque région concernant l'environnement économique, l'économie, les services et les infrastructures de transport. Cette fiche comprend également une série de dix-sept tableaux statistiques.

INRS-URBANISATION, *Québec 2000 + une prospective du Québec à l'aube d'un autre siècle* : c'est un document qui aborde notamment la mondialisation de l'économie.

PATRICK CLUZEAU, *Le Québec touristique, indicateurs sur les marchés et sur les secteurs touristiques de 1980 à 1990*.

MINISTÈRE DES AFFAIRES INTERNATIONALES, *La libéralisation des échanges commerciaux entre le Canada, les États-unis et le Mexique, Les enjeux dans une perspective québécoise*, 1992.

MINISTÈRE DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DU DÉVELOPPEMENT TECHNOLOGIQUE, *L'accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, Analyse dans une perspective québécoise*, 1988.

PAUL H. PRATT, *MAPI Survey on potential impact of U.S.-Mexico free trade agreement on U.S. manufacturers*, may 1992.

SCHWANE, DANIEL, *Were the Optimists Wrong on Free Trade? A Canadian Perspective, Commentary*, C.D. Howe Institute, no. 37, octobre 1992.

Prévisions du Conference Board.

### **6.3 QUELLE EST L'IMPORTANCE DU TRANSPORT DANS LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION?**

Plusieurs études sur cette question ont été réalisées dans le but d'éclaircir la relation entre le transport et le développement économique sans pour autant aboutir à des résultats concluants. C'est une question qui est souvent soulevée par le milieu. Le but visé n'est pas d'y répondre, ce qui d'ailleurs serait fort ambitieux. Il s'agit de montrer que le transport constitue un des facteurs de développement économique. Aussi, des interventions pour améliorer les réseaux et les systèmes de transport dans la région ne peuvent à elles seules aider à son essor économique. Il faut agir sur un ensemble de facteurs. L'emploi notamment est souvent un de ces facteurs. Il serait intéressant de les identifier si on le juge opportun et dans la mesure où l'information est disponible.

On pourra identifier les facteurs de localisation des entreprises industrielles de la région à partir de la connaissance des entreprises de la région et d'une revue de la littérature traitant de ce sujet. Aussi, on consultera :

- ♦ les enquêtes menées par les intervenants dans la région (les MRC, les municipalités, le CRD etc.);
- ♦ les documents techniques réalisés par les différents ministères sur des secteurs spécifiques de l'économie;
- ♦ les études théoriques sur la localisation des entreprises industrielles.<sup>29</sup>

Il faudra attacher une grande importance à l'information émanant du milieu. Les études théoriques ne suffisent pas à se faire une idée de la situation.

#### **OUVRAGES DE RÉFÉRENCES**

On trouvera de l'information pertinente dans les documents mentionnés pour répondre à la question précédente.

---

<sup>29</sup> Une revue de la littérature concernant les facteurs de localisation des entreprises industrielles a été réalisée par le Service statistique et économie en transport dans le cadre du plan de transport de Montréal.

#### **6.4 QUELS SONT LES CONSTATS GÉNÉRAUX QUI DÉCOULENT DE L'ANALYSE DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET LEURS INCIDENCES SUR LE TRANSPORT?**

Voici quelques pistes de réflexion qui aideront à mettre en relation les constats qui découlent de l'analyse de l'activité économique régionale avec leurs incidences en transport :

- ♦ Les activités des secteurs primaire et secondaire ont un impact plus important que les autres secteurs sur le transport des marchandises. Cet impact est proportionnellement plus élevé que la part relative de l'emploi liée à ces secteurs. De plus, ce sont souvent des secteurs d'exportation utilisant de grandes infrastructures et équipements de transport, comme par exemples le réseau ferroviaire ou un port, etc.
- ♦ Les activités liées aux services ont un impact plus significatif sur le transport des personnes. Le tourisme est un exemple de service contribuant au développement des régions et qui a un incidence direct sur le transport des personnes. La présence dans certaines régions de services aux entreprises, généralement concentrés dans les zones urbaines, est un signe du dynamisme régional qui a un impact sur le transport des personnes. Les entreprises vont chercher dans la région et non pas ailleurs les services dont elles ont besoin.
- ♦ Les activités de cueillette et de livraison de produits liées au commerce de gros et de détail affectent le transport des marchandises. Les entreprises de gros et de détail constituent aussi des générateurs de déplacements des personnes. Les zones industrielles et les centres d'achat en sont des exemples.
- ♦ La présence d'activités liées à l'entreposage peut indiquer que la région est un centre de distribution de produits. Les incidences de ces activités sur le transport des marchandises sont alors importantes.
- ♦ L'évolution de la localisation des activités économiques dans la région donne un éclairage sur la dynamique actuelle et future des déplacements des personnes et des marchandises.
- ♦ Les caractéristiques des activités qui génèrent des flux importants de déplacements des personnes et des marchandises permettent d'apprécier certaines exigences en transport spécifiques à la région, tant actuelles que futures.

- ◆ Les besoins en transport des personnes ayant un emploi ne sont pas les mêmes que ceux des personnes en chômage ou bénéficiant de l'aide sociale. Ces derniers sont plus susceptibles d'avoir recours au transport public.

Voici quelques exemples de constats qui peuvent être identifiés ayant un impact sur le transport :

- ◆ une tertiarisation de l'économie;
- ◆ une croissance économique au profit des zones les plus urbanisées;
- ◆ une croissance des pôles secondaires;
- ◆ une économie régionale fortement exportatrice;
- ◆ le secteur primaire, un rôle vital dans l'économie de la région
- ◆ le secteur manufacturier en restructuration;
- ◆ une base industrielle diversifiée;
- ◆ une base industrielle spécialisée;
- ◆ une industrie qui fluctue selon la conjoncture économique mondiale;
- ◆ le transport des marchandises, facteur important de la compétitivité des entreprises de la région;
- ◆ etc.

Voici quelques exemples d'incidences sur le transport qui pourraient être identifiés :

- ◆ une hausse des déplacements des personnes dans les zones les plus urbanisées;
- ◆ une hausse du transport de matières premières dans la région;
- ◆ une hausse des livraisons dans les zones les plus urbanisées et à l'extérieur de la région;
- ◆ une meilleure efficacité des infrastructures de transport pourrait améliorer la compétitivité des entreprises manufacturières de la région;
- ◆ etc.

Ces constats et incidences sont présentés à titre indicatif pour illustrer concrètement à quoi peut mener une analyse de l'activité économique. Les conséquences sur le transport peuvent être multiples et par conséquent, il n'y a pas de modèle liant les constats à des impacts particuliers.

## **LEXIQUE**

**Population active** : population de 15 ans et plus, en chômage ou occupée.

**Population active occupée** : population de 15 ans et plus qui travaille, compilée selon le lieu de l'emploi.

**Secteur d'activité économique** : regroupement d'activités économiques similaires défini par Statistique Canada ou le Bureau de la Statistique du Québec.

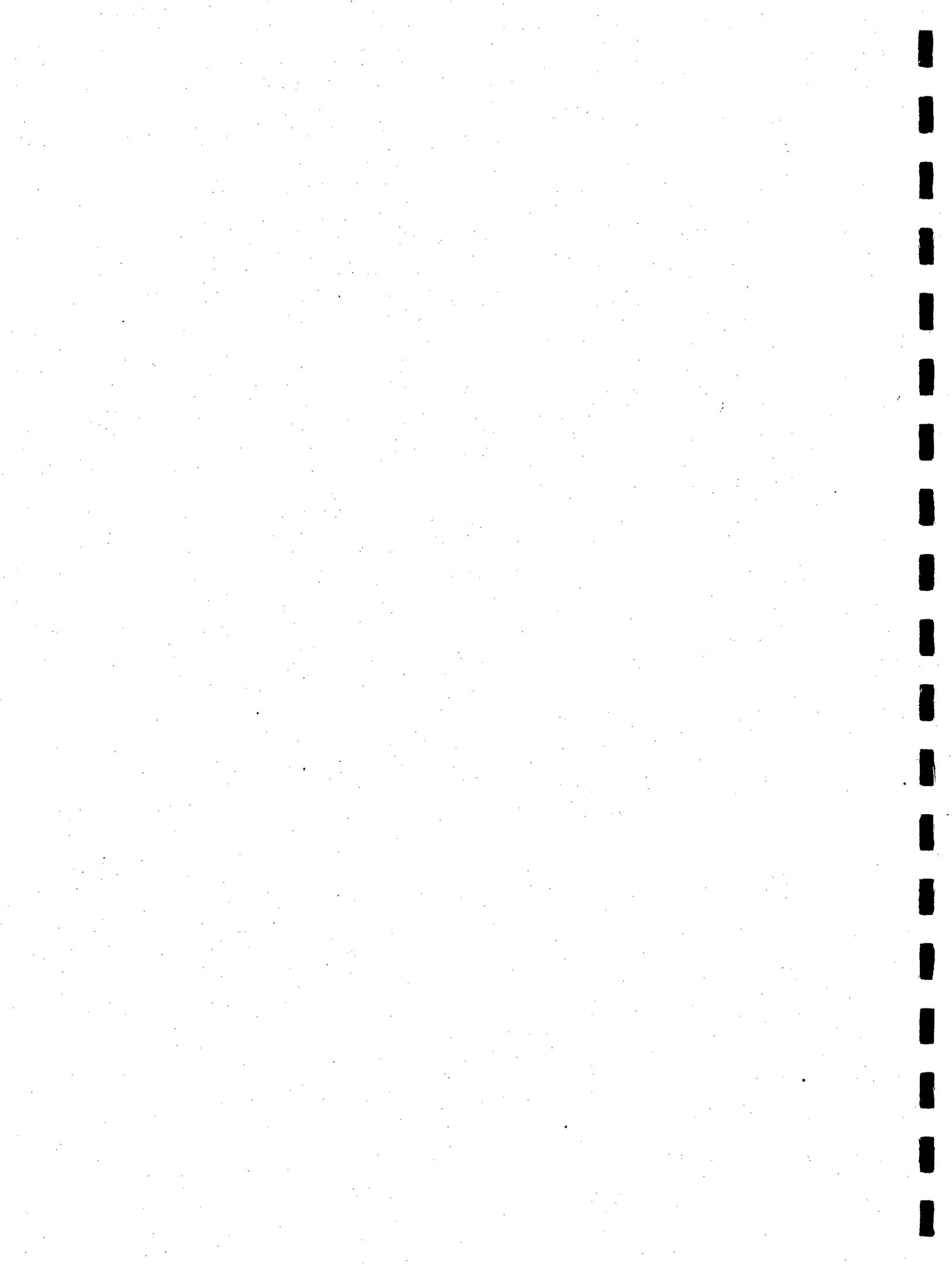
**Secteur manufacturier** : ensemble des activités liées à la transformation des ressources naturelles et des produits dérivés.

**Secteur primaire** : ensemble des activités liées à l'exploitation des ressources naturelles (agriculture, pêche, piégeage, exploitation forestière, mines, carrières et puits de pétrole).

**Taux de chômage** :  $(\text{nombre de chômeurs} / \text{population active}) \times 100\%$ .

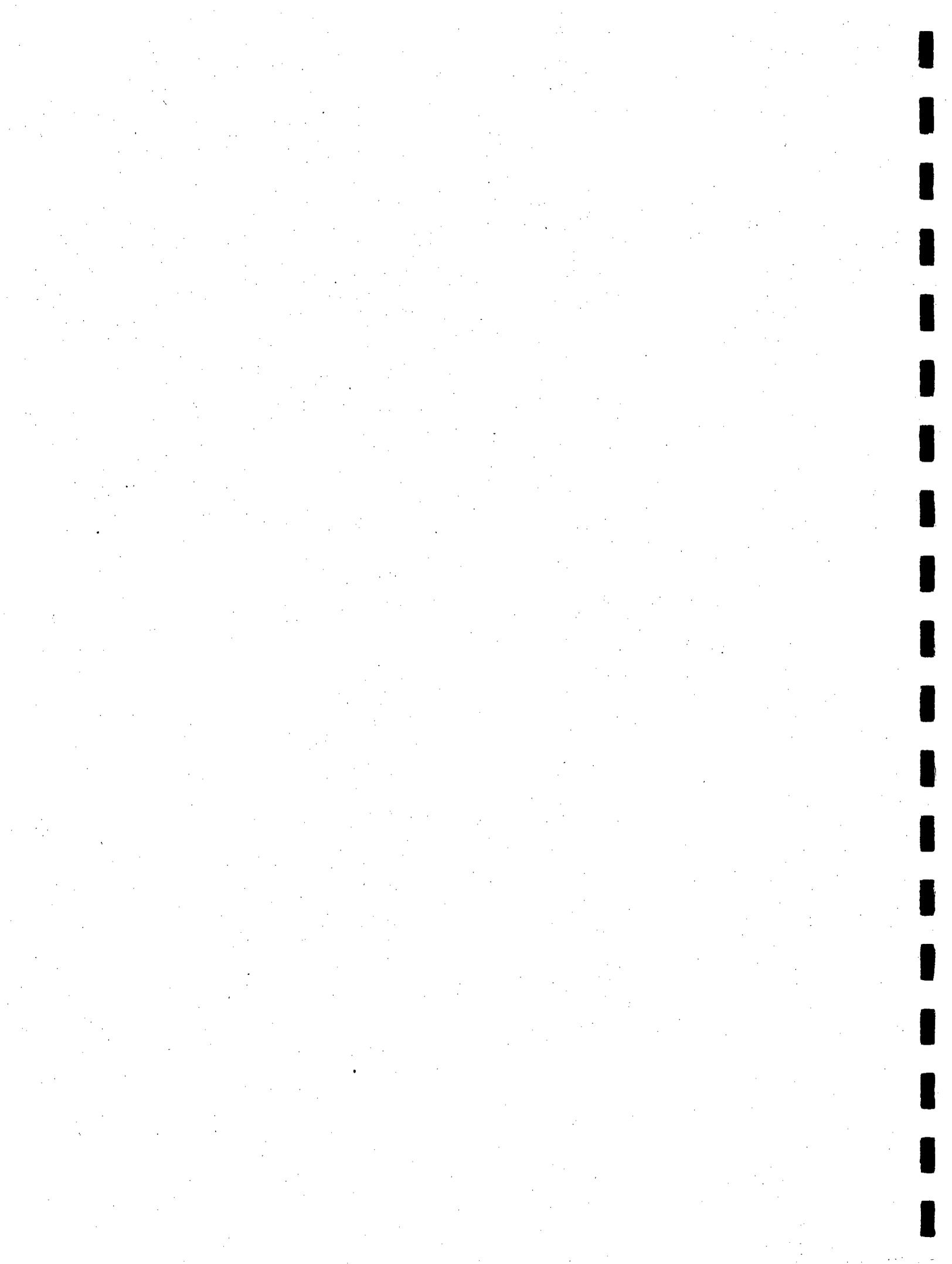
**Taux d'activité** :  $(\text{population active} / \text{population de 15 ans et plus}) \times 100\%$ .

**Zone d'analyse** : unité géographique identifiée pour fin d'analyse dans le cadre du plan de transport.

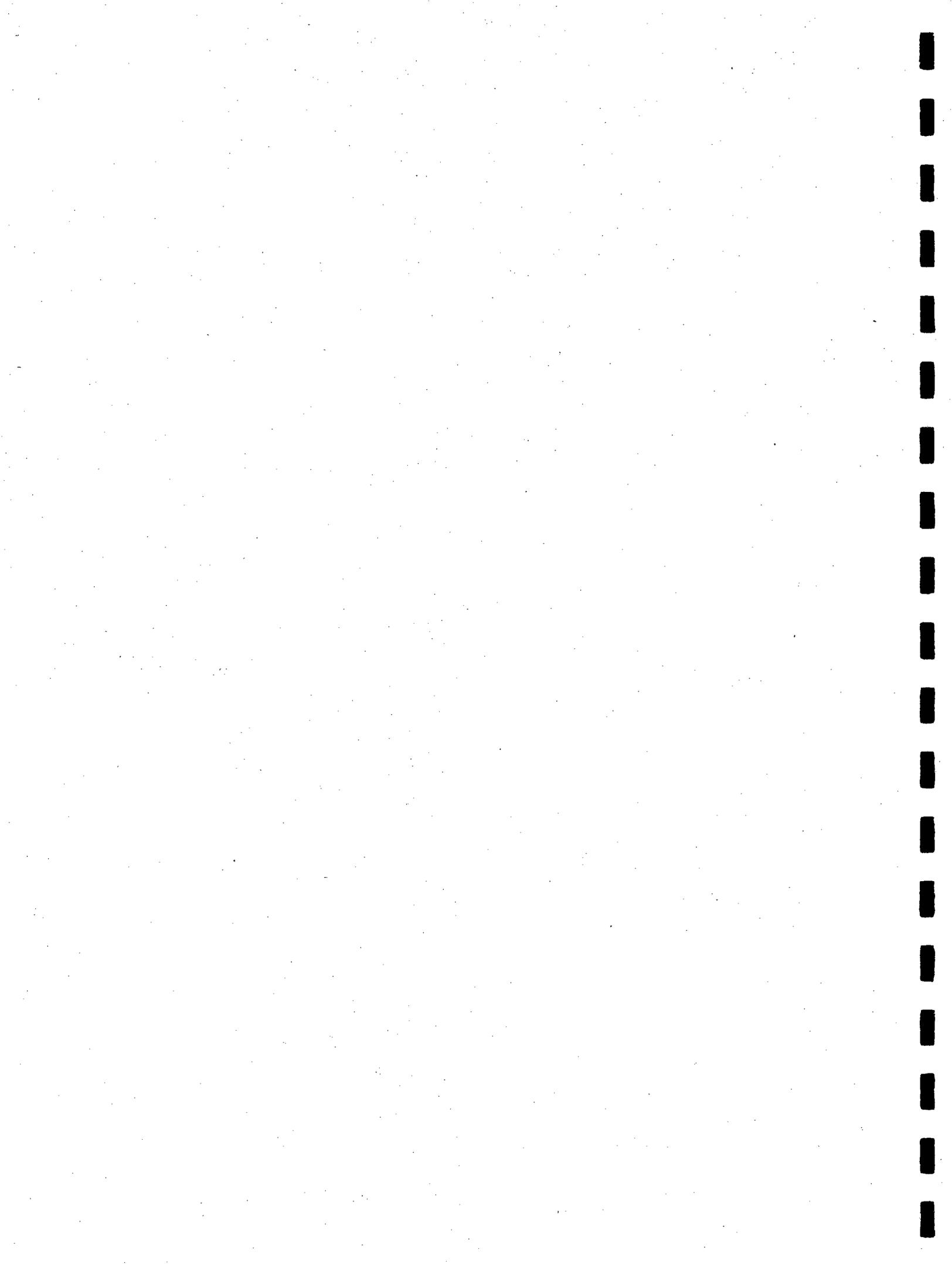


## CHAPITRE 7 ♦ ENVIRONNEMENT

---



**À VENIR**





MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 081 310