

VISION DES TRANSPORTS
POUR LA CÔTE-NORD
(RÉSUMÉ DU DOCUMENT DE CONSULTATION)



Vers
un plan de
TRANSPORT

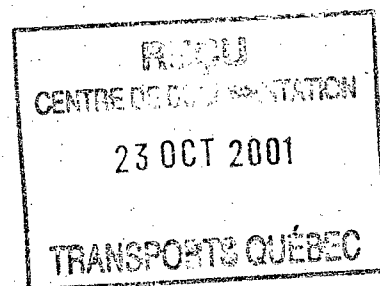
pour la
Côte-Nord
Rés.

Québec

664000

**VISION DES TRANSPORTS
POUR LA CÔTE-NORD**
(RÉSUMÉ DU DOCUMENT DE CONSULTATION)

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



FEVRIER 1999

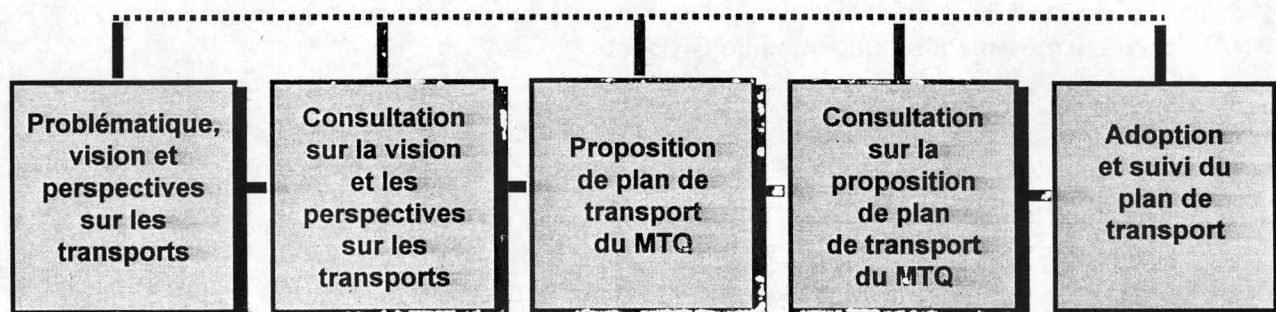
CANQ
TR
QUE
CW
102
Kis.

MISE EN SITUATION

Le 30 septembre 1996, lors de conférences de presse tenues à Sept-Îles et à Baie-Comeau, le ministère des Transports avec la collaboration du CRD, annonçait la mise en marche du processus d'élaboration d'un plan de transport pour la Côte-Nord.

Ce plan de transport permettra de dresser la problématique de développement de l'ensemble des modes de transport de la Côte-Nord et de dégager pour un horizon de planification de 20 ans des solutions adaptées au milieu.

Le processus d'élaboration du plan comprend les étapes suivantes :



La première étape de ce processus a été franchie, elle a consisté en la réalisation de plusieurs monographies sectorielles se rattachant à la problématique des transports de la Côte-Nord : évolution démographique de la région, activités économiques, situation du transport maritime, du transport aérien, du transport ferroviaire, du transport routier, du transport collectif, du transport hors route, etc. Puis, à partir de ces études, l'évolution tendancielle des transports pour la Côte-Nord a été dégagée. De cette évolution, des enjeux, des orientations et des axes d'intervention potentiels ont été énoncés.

Deuxième étape du processus d'élaboration du plan : la consultation du milieu sur la vision des transports pour la Côte-Nord

Les résultats de la première étape ont été condensés dans un document intitulé «Vision des transports pour la Côte-Nord – document pour consultation».

Le document a été élaboré et structuré afin de permettre aux représentants des différentes composantes de la société nord-côtière d'émettre leurs avis sur les analyses déjà effectuées et sur les enjeux, les orientations, les axes d'intervention potentiels énoncés. La consultation devrait permettre de retenir et de travailler les axes d'intervention qui méritent de faire l'objet d'analyses plus poussées et ainsi, de possiblement faire partie de la proposition finale du plan de transport de la Côte-Nord.



Le présent sommaire se limite à exposer les grands enjeux de la vision des transports pour la Côte-Nord et les principaux éléments qui ont conduit à leur identification et à présenter les orientations et les axes d'intervention potentiels par MRC qui en découlent. La situation actuelle et la situation prévisible des transports sur la Côte-Nord, les justifications qui ont présidé au contenu des orientations et des axes d'intervention et les autres enjeux en transport pour la Côte-Nord se retrouvent dans le document de consultation «Vision des transports pour la Côte-Nord».

Les grands enjeux, les orientations préliminaires et les axes d'intervention potentiels :

La réalisation de plan de transport est influencée par plusieurs instruments stratégiques relevant directement du ministère des Transports ou auxquels celui-ci est associé : orientations stratégiques du Ministère, politiques gouvernementales, schémas d'aménagement des MRC, plan de développement stratégiques du CRD, etc.

Le plan de transport est aussi influencé par les caractéristiques physiques du milieu, les potentialités économiques de la région, les populations à desservir, l'état de développement des infrastructures en place.

La Côte-Nord se distingue par la dimension du territoire, la dispersion des ressources à exploiter, la dispersion de sa population, la présence marquée de tous les modes de transport. On y observe en particulier un réseau de transport multimodal bien élaboré qui doit avant tout son développement aux besoins d'exploitation et d'expédition des ressources naturelles du milieu. On y observe également une fragilité de ce réseau, en partie en raison de sa forte dépendance envers le dynamisme économique régional, mais aussi en raison de la quantité et des dimensions des infrastructures en place pour desservir une faible population dispersée sur un très grand territoire. De plus, bien des infrastructures de transport dépendent localement d'une seule activité économique.

Par ailleurs la Côte-Nord est marquée :

- ✧ par une économie intensivement dépendante de ses liens avec l'extérieur ;
- ✧ par l'isolement de plusieurs de ses localités ;
- ✧ par l'unicité de ses liens routiers.

Conséquemment, les grands enjeux et les orientations préliminaires de la vision des transports pour la Côte-Nord sont d'abord orientés sur la préservation des réseaux existants et l'amélioration de ceux-ci dans une perspective de soutien économique et de desserte efficace de toutes les communautés au moindre coût. Ces grands enjeux et ces orientations sont également élaborés et présentés en prenant en compte les choix stratégiques du ministère des Transports axés sur ce soutien au développement économique des régions, sur le développement de l'intermodalité et de l'intégration des systèmes de transport des personnes et des marchandises, sur la mobilité et la sécurité des usagers des équipements de transport et sur la concertation avec les partenaires. Ces grands enjeux et ces orientations préliminaires sont les suivants :

GRANDS ENJEUX	ORIENTATIONS PRELIMINAIRES
1- Les liens extrarégionaux et la complémentarité des systèmes de transport.	a) Assurer l'efficacité de la traverse du Saguenay ; b) Améliorer la route 389 comme lien interprovincial ; c) Consolider et/ou favoriser les liens interrives du Saint-Laurent ; d) Favoriser un plus grand recours aux modes maritime et ferro-maritime pour le transport des marchandises ; e) Assurer un réseau de base pour le transport collectif des personnes.
2- La desserte des localités isolées.	a) Assurer la desserte des localités isolées et en améliorer l'efficacité au meilleur coût.
3- La fonctionnalité et la sécurité du réseau routier, particulièrement pour la route 138.	a) Corriger les sites accidentogènes ; b) Améliorer la fluidité aux endroits problématiques ; c) Limiter les impacts du trafic lourd ; d) Minimiser les conflits entre les différents usagers dans les traversées d'agglomération ; e) À l'extérieur des agglomérations, limiter les accès privés ; f) Protéger les voies d'accès aux infrastructures portuaires et aéroportuaires.

Ces enjeux et ces orientations se traduisent en axes d'intervention potentiels que nous présentons à l'échelle des MRC, cette échelle permettant de mieux saisir toutes les relations entre le transport, le développement des communautés, l'environnement et l'aménagement du territoire et d'engager dans un premier temps les discussions avec le milieu à un niveau plus familier. Ces axes sont présentés selon le type de responsabilité que peut y assumer le MTQ et divers intervenants. À la fin de chacun de ceux-ci, il est indiqué à quel grand enjeu et à quelle orientation ils peuvent se rattacher; par exemple, si cet axe se rapporte au premier grand enjeu et à la deuxième orientation de cet enjeu, on indique 1b.

Toutefois, avant de présenter ces axes d'intervention potentiels que l'on peut rattacher à l'un ou l'autre des territoires des MRC de la Côte-Nord, il est à noter qu'il y a quelques sujets qui sont communs à l'ensemble du territoire de la Côte-Nord. Ces sujets sont les suivants :

- La gestion des corridors routiers ;
- L'intégration du transport collectif ;
- La planification du réseau de chemins forestiers ;
- Le développement des réseaux de motoneige et de pistes cyclables.

Ainsi, le réseau routier sur la Côte-Nord est caractérisé par l'unicité des liens (il n'y a qu'une route pour desservir la Côte-Nord et pour se rendre au Labrador) et conséquemment il faut en préserver l'efficacité. À cet effet, une démarche conjointe MTQ-MRC de gestion des corridors routiers par itinéraire devrait permettre une meilleure protection de ceux-ci. Bien que ce sujet soit commun à l'ensemble des MRC, son importance fait en sorte que ce thème est également traité dans chaque MRC.

L'intégration du transport collectif est également un thème commun à tous les territoires. Un grand nombre d'organismes se partagent actuellement la responsabilité des services de transport sur la Côte-Nord, ce qui contraste avec les clientèles faibles et dispersées. Avec la tendance au vieillissement et la responsabilisation des municipalités, un important questionnement se pose pour ces organismes, soit le maintien et l'efficacité d'un réseau de base pour le transport collectif. Il existe présentement, au Québec, une volonté de mettre en commun les services de transport collectif en prenant pour appui le transport adapté, le transport municipal, celui des commissions scolaires et celui offert par les établissements de santé. Afin d'inciter les organismes à améliorer leurs services, à rationaliser leurs ressources, tout en fournissant les outils nécessaires à cette fin, le MTQ entend modifier, au besoin, les paramètres du programme d'aide au transport adapté et assouplir la réglementation du transport par taxi.

La planification du réseau de chemins forestiers est un autre axe d'intervention qui trouve écho dans presque toutes les MRC. Cependant, comme ce réseau est sous la responsabilité d'un autre ministère, le ministère des Transports ne peut que souhaiter et soutenir tout effort de concertation des multiples organismes et des citoyens touchés par le développement de ce réseau.

Enfin, le développement des réseaux de motoneige et de voies cyclables est un autre axe d'intervention dont les initiatives proviennent surtout des municipalités et des organismes locaux. Le ministère des Transports soutiendra ces initiatives dans la mesure où elles répondront aux orientations et aux politiques qu'il s'est données dans ces modes de transport associés davantage au monde du loisir.

Les axes d'intervention que l'on peut rattacher au territoire de chaque MRC en particulier sont les suivants :

MRC de La Haute-Côte-Nord		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
1- Étudier les moyens d'assurer à court, moyen et long terme l'efficacité de la traverse du Saguenay. (1.a)	MTQ	• MRC de La HCN et autres MRC du territoire, • STQ, • Autres intervenants.
2- Étudier l'opportunité de contourner ou de réaménager les agglomérations de Saint-Paul-du-Nord et de Sault-au-Mouton de même que celles de Sainte-Anne-de-Portneuf. (3.a,b,c,d)	MTQ	• Municipalité de Saint-Paul-du-Nord/Sault-au-Mouton, Sainte-Anne-de-Portneuf, • Autres intervenants.
3- Relocaliser la route 138 où elle est menacée par l'érosion et l'instabilité des berges du fleuve Saint-Laurent. (3)	MTQ	• Municipalités concernées, • Autres intervenants.
4- Améliorer la géométrie de la route 138 dans le secteur compris entre Tadoussac et Bergeronnes. (3.a,b)	MTQ	• Municipalités concernées, • Autres intervenants.
5- À l'extérieur des agglomérations, gérer le corridor de la route 138 en rapport avec l'urbanisation et la prolifération des accès, et en fonction des caractéristiques régionales. (3.b,c)	MRC/Municipalités	• MTQ, • Autres intervenants.
6- Réaménager la traversée des agglomérations des Escoumins et de Forestville. (3.a,b)	MTQ/Municipalités	• Autres intervenants.
7- Réaliser une plus grande intégration du transport collectif afin de pouvoir mieux desservir la population de la MRC. (1.e)	MRC/Municipalités/ Organismes concernés	• MTQ, • MEQ, • MSSS, • Autres intervenants.

MRC de La Haute-Côte-Nord		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
8- S'assurer d'un soutien efficace aux réseaux régionaux cyclo-pédestres et de motoneige comme soutien au développement touristique régional.	Municipalités/MRC/CRL/ATR Clubs de motoneige	• MTQ, • Autres intervenants.
9- Promouvoir l'utilisation des infrastructures maritimes à des fins de transport de marchandises. (1.d)	Municipalités/MTQ	• Comités locaux, • Autres intervenants, • Fédéral.
10-Procéder aux études concernant la capacité et la fonctionnalité de la route 385.	MTQ	• Autres intervenants.
11-Protéger les accès aux infrastructures portuaires de Bergeronnes, Tadoussac, Les Escoumins et Forestville. (3.f)	MTQ/Municipalités	• Autres intervenants.
12-Promouvoir l'utilisation des traverses du Saint-Laurent. (1.c)	Municipalités/Propriétaires/ MTQ/STQ	• Fédéral, • Autres intervenants.
MRC de Manicouagan		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
1- Améliorer la géométrie (courbes et pentes sous-standard, dévers, etc.), la chaussée et la signalisation des routes nationales (routes 138 et 389) et ce, particulièrement dans les segments suivants : Franquelin-Godbout, Baie-Comeau-Manic 2, pente du barrage de Manic 5. (3.b)	MTQ	• Municipalités et MRC concernées, • Autres intervenants.

MRC de Manicouagan		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
2- Établir un plan de développement permettant au complexe portuaire de Baie-Comeau d'augmenter sa part dans le transport des marchandises et des personnes. (1.c,d,e)	CAPBC	• Fédéral, • MTQ, • Autres intervenants.
3- Protéger les corridors routiers permettant les échanges entre les différents pôles d'activités de l'agglomération de Baie-Comeau, en particulier protéger le corridor de la route 138 et celui du chemin d'accès à l'aéroport de Baie-Comeau à Pointe-Lebel. (3.e,f)	MRC/Municipalités/MTQ	• Autres intervenants.
4- Réaménager les traversées d'agglomération de Chuteaux-Outardes et du secteur Mingan de Baie-Comeau où la sécurité, la circulation et la qualité de vie présentent des déficiences. (3.a,b,f,d)	MTQ/Municipalités	• Autres intervenants.
5- Étudier la possibilité de dévier le transport du bois de la municipalité de Baie-Comeau. (3.b,c,d)	MTQ/Municipalité	• MRC, • Industries concernées, • Autres intervenants.
6- Réaliser une plus grande intégration du transport collectif afin de pouvoir mieux desservir la population de l'agglomération de Baie-Comeau et de la MRC. (1.e)	MRC/Municipalités/ Organismes concernés	• MTQ, • MEQ (CS), • MSSS, • Autres intervenants.

MRC de Manicouagan		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
7- Maximiser l'utilisation des infrastructures maritimes et ferroviaires pour l'expédition de matières pondéreuses afin de diminuer le transport routier de ces marchandises. (1.d)	Industries concernées/ Municipalités/MTQ	• Autres intervenants.
8- Réorganiser les activités à l'aéroport de Baie-Comeau afin de permettre à celui-ci d'avoir des services adaptés aux besoins des clientèles et aux nouvelles réalités du marché. (1.e)	MRC/Transports Canada	• Municipalités, • Autres intervenants.
9- Maintenir des structures portuaires pour les activités de pêche. (1.d)	Utilisateurs/Transports Canada	• Municipalités, • Autres intervenants.
10-S'assurer d'un soutien efficace aux réseaux régionaux cyclo-pédestres et de motoneige comme soutien au développement touristique régional.	Municipalités/MRC/ATR Clubs de motoneige/CRL	• MTQ, • Autres intervenants.
MRC de Caniapiscau		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
1- Maintenir et améliorer la route 389, particulièrement le tronçon entre Fire Lake et Mont-Wright et regarder les options de réaménagement et de relocalisation possible. (1.b) (3.a,b)	MTQ/Fédéral	• Municipalités, • MRC, • Labrador, • HQ, • Autres intervenants.

MRC de Caniapiscau		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
2- Analyser un projet d'aménagement de halte routière sur l'ancien site de la municipalité de Gagnon.	MRC/MTQ	• Labrador, • Autres intervenants.
3- Assurer la fonctionnalité du réseau national de transport routier : on parle ici du contrôle des usages le long des routes. (3.e)	MTQ/MRC	• MRN, • Autres intervenants
4- Améliorer le réseau local près de Schefferville.	Municipalités/MRC	• MTQ, • Autochtones, • Autres intervenants.
5- Maintenir et améliorer les services d'infrastructures aéroportuaires desservant la population régionale. (2.a)	Fédéral	• MRC, • Municipalités, • Autres intervenants.
6- Réduire le coût du transport aérien en région. (2.a)	Utilisateurs/Compagnies aériennes	• Transports Canada, • Autres intervenants.
7- Maintenir les services et les infrastructures ferroviaires desservant la population régionale. (1.d,e)	Fédéral/Compagnies propriétaires	• Autres intervenants.
8- Réaliser une plus grande intégration du transport collectif afin de pouvoir mieux desservir la population de la MRC. (1.e)	MRC/Municipalités/ Organismes concernés	• MTQ, • MEQ, • MSSS, • Autres intervenants.
9- Limiter l'implantation d'usages incompatibles en bordure des installations ferroviaires.	MRC/Compagnies propriétaires	• Autres intervenants.

MRC de Caniapiscau		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
10-Intégrer le transport ferroviaire à l'intérieur de circuits touristiques.	MRC/Compagnies propriétaires/ Intervenants touristiques	• Autres intervenants.
11-S'assurer d'un soutien efficace aux réseaux régionaux cyclo-pédestres et de motoneige comme soutien au développement touristique régional.	Municipalités/MRC/ATR Clubs de motoneige/CRL	• MTQ, • Autres intervenants.
MRC de Sept-Rivières		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
1- Améliorer l'aménagement de certains carrefours, la chaussée et la signalisation de la route 138 là où les besoins se feront sentir, en particulier aux intersections suscitant des mouvements de circulation plus importants et conflictuels. (3.a,b)	MTQ	• Municipalités concernées, • MRC, • Autres intervenants.
2- Maximiser l'utilisation des infrastructures maritimes et ferroviaires pour l'expédition des matières pondéreuses afin de diminuer le transport routier de ces matières. (1.d) (3.c)	Industries concernées/ Municipalités/MTQ	• Autres intervenants.
3- Réaliser une plus grande intégration du transport collectif, afin de pouvoir mieux desservir la population des municipalités de Sept-Îles, de Port-Cartier et la MRC dans son ensemble. (1.e)	MRC/Municipalités/ Organismes concernés	• MTQ, • MEQ (CS), • MSSS, • Autres intervenants.

MRC de Sept-Rivières		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
4- S'assurer d'un soutien efficace aux réseaux régionaux cyclo-pédestres et de motoneige comme soutien au développement touristique régional.	Municipalités/MRC/ATR/ Clubs de motoneige/CRL	• MTQ, • Autres intervenants.
5- Protéger les corridors routiers permettant les échanges entre les différents pôles d'activités de la MRC, en particulier le tronçon Port-Cartier-Sept-Îles, de même que le lien vers Pointe-Noire. (3.e,f)	MRC/Municipalités	• MTQ, • Autres intervenants.
6- Favoriser une tarification aérienne compétitive pour inciter l'utilisation du mode aérien pour la circulation des personnes vers les grands centres, la Minganie et la Basse-Côte-Nord.(1.e)	Utilisateurs/Compagnies aériennes	• Fédéral, • Autres intervenants.
7- Maintenir le lien ferroviaire (QNS&L) vers les localités nordiques et, si possible, maximiser son utilisation à des fins touristiques et d'exploration ou d'exploitation minière ou forestière. (1.e) (2.a)	Fédéral/Compagnies propriétaires	• Autres intervenants.
8- Revoir les périmètres d'urbanisation afin de minimiser l'étalement urbain et permettre éventuellement de diminuer les coûts de transport adapté et scolaire ainsi que favoriser une armature urbaine facilitant le transport en commun. (1.e) (3.d)	MRC/Municipalités/ Organismes concernés	• MTQ, • MEQ (CS), • Autres intervenants.

MRC de Sept-Rivières		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
9- Dans le contexte de la desserte maritime, prendre en compte l'approche commerciale introduite par le MTQ pour optimiser l'organisation des transports pour la région. (1.d)	MRC/Municipalités/Autres intervenants	• MTQ, • Autres intervenants.
MRC de Minganie		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
1- Procéder à la mise en place du double traitement de surface dans le but d'améliorer la qualité de roulement entre Havre-Saint-Pierre et Aguanish.(3)	MTQ	• Autres intervenants.
2- En raison de l'ouverture de la route 138 jusqu'à Natashquan, procéder aux études concernant la capacité et la fonctionnalité des structures (ponts) récemment soumises à une circulation plus intensive. (3.a,b)	MTQ	• Autres intervenants.
3- Procéder aux études concernant les sections présentant plusieurs courbes sous-standard afin de proposer des interventions s'il y a lieu, notamment pour le secteur de Havre-Saint-Pierre et le tronçon entre Aguanish et Natashquan. (3.a,b)	MTQ	• Municipalités concernées, • Autres intervenants.

MRC de Minganie		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
4- Réaliser une plus grande intégration du transport collectif afin de pouvoir mieux desservir la population de la MRC. (1.e)	MRC/Municipalités/ Organismes concernés	• MTQ, • MEQ, • MSSS, • Autres intervenants.
5- Déterminer la pertinence d'implanter d'autres infrastructures routières à caractère touristique telles que belvédères, haltes routières, ..., et procéder à l'analyse des secteurs non étudiés de la route 138.	MRC	• Municipalités, • MTQ, • Autres ministères (MRN, PRDV), • Autres intervenants.
6- À l'extérieur des agglomérations, gérer le corridor de la route 138 en rapport avec l'urbanisation et la prolifération des accès, et en fonction des caractéristiques régionales, dans le but de permettre une organisation territoriale de qualité. (3.e)	MRC/Municipalités	• MTQ, • Autres ministères, • Autres intervenants.
7- Maximiser l'intermodalité entre les modes de transport existant sur le territoire de la MRC de la Minganie, et ce, dans le contexte de dévolution instauré par le gouvernement fédéral. (1.d)	Fédéral/MRC/Municipalités/ Utilisateurs	• MTQ, • Autres intervenants.
8- Maintenir, améliorer et développer, si possible, les liens maritimes et aériens entre l'île d'Anticosti et les régions côtières adjacentes. (1.c) (2.a)	MRC/Intervenants concernés/Municipalités	• MTQ, • Autres intervenants.

MRC de Minganie		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
9- S'assurer d'un soutien efficace aux réseaux régionaux cyclo-pédestres et de motoneige comme soutien au développement touristique régional.	Municipalités/MRC/ATR/ Clubs de motoneige/CRL	• MTQ, • Autres intervenants.
10-Dans le contexte de la desserte maritime, considérer l'approche commerciale introduite par le MTQ pour optimiser l'organisation des transports pour la région. (1.d)	MRC/Municipalités/Autres intervenants	• MTQ, • Autres intervenants.
La Basse-Côte-Nord		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
1- Améliorer les liens routiers entre Aylmer Sound et le quai. (2.a)	MTQ	• Municipalité, • Autres intervenants.
2- Reconstruire le quai d'Aylmer Sound. (2.a)	Fédéral	• Municipalités, • MTQ, • Autres intervenants.
3- Améliorer le service de bateau-passagers pour les localités de Harrington Harbour, Aylmer Sound et Chevery. (2.a)	MTQ/Municipalité	• Autres intervenants.
4- Analyser l'opportunité de construire une route entre Chevery, Aylmer Sound, Tête-à-la-Baleine et La Tabatière. (2.a)	MTQ/Fédéral	• Municipalités et/ou localités, • Autres intervenants.

La Basse-Côte-Nord		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
5- Construire une nouvelle piste d'atterrissage dans la localité de La Romaine, de la joindre au réseau principal et la doter de chemin d'accès fonctionnel. (2.a)	MTQ/Fédéral	• Autochtones, • Municipalités et/ou localités, • Compagnie aérienne, • Autres intervenants.
6- Reconstruire la route entre Rivière-Saint-Paul et Vieux-Fort. (2.a)	MTQ/Fédéral	• Municipalité • Autres intervenants.
7- Réaliser, avec les intervenants locaux, la route entre le quai de Pointe-à-la-Truite et l'aéroport de Saint-Augustin. (2.a)	MTQ/Municipalité	• Autres intervenants.
8- Analyser l'opportunité de construire une route entre Pointe-Parent et Kegaska. (2.a)	MTQ/Fédéral	• Municipalités et/ou localités, • Autochtones, • Autres intervenants.
9- Planifier de façon adéquate les liaisons maritimes et aériennes ayant pour but Natashquan et celles à destination de l'est du territoire. (1.e)	Municipalités et/ou localités/ Compagnies aériennes/ MTQ	• Autres intervenants.
10-Analyser le contexte et l'opportunité de réaménager le terminal du traversier de Blanc-Sablon, considérant l'orientation du Labrador et de Terre-Neuve de construire la route Translabradorienne.	Municipalité/Labrador/ Terre-Neuve/Fédéral	• Autres intervenants.

La Basse-Côte-Nord		
Axes d'intervention	Interlocuteur principal	Interlocuteur(s) de soutien
11-Analyser la possibilité d'améliorations portuaires de La Tabatière. (2.a)	Fédéral/Municipalité et/ou localités	• Autres intervenants.
12-S'assurer d'un soutien efficace au réseau régional de motoneige (Route Blanche) comme soutien au développement touristique régional.	Municipalités/Clubs de motoneige/ATR/CRL/MTQ	• Autres intervenants.



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction de la Côte-Nord

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 176 329