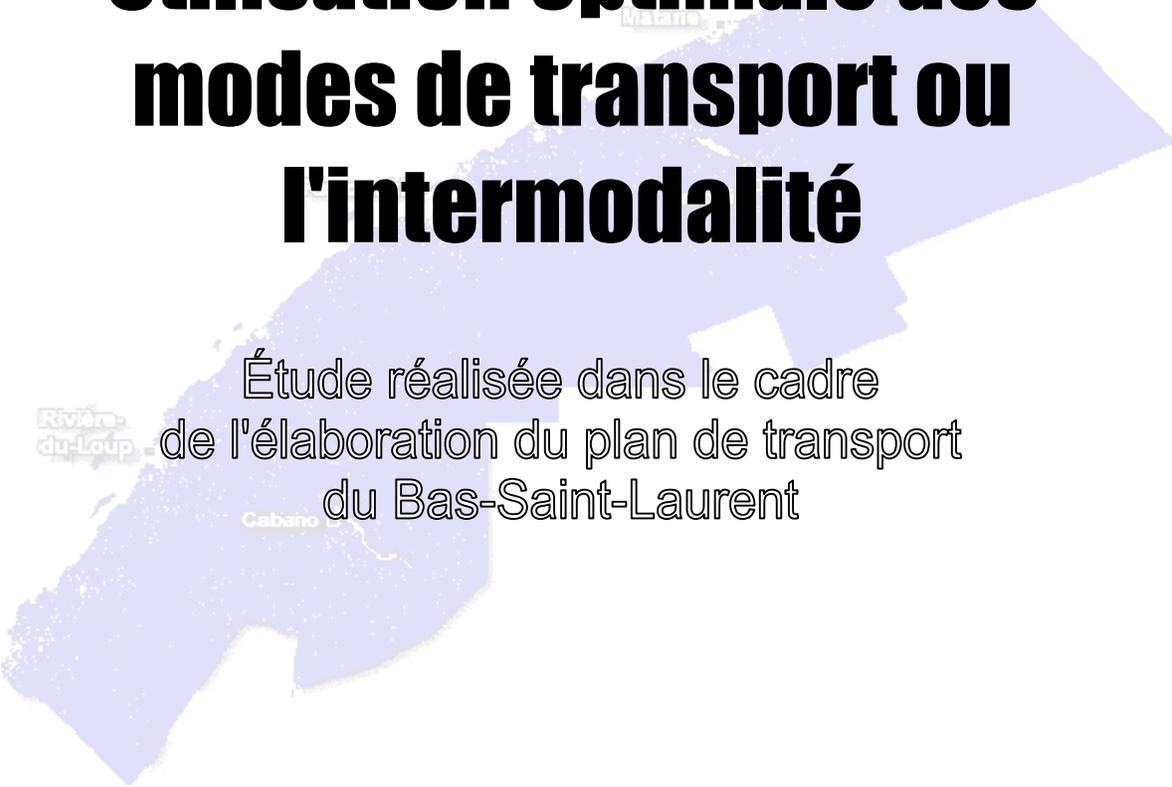


Vers un plan de transport

Utilisation optimale des modes de transport ou l'intermodalité

A light blue map of the Bas-Saint-Laurent region in Quebec, Canada, is positioned behind the title. The map shows the coastline and major roads. Labels on the map include 'Rivière-du-Loup' on the west coast, 'Cabano' in the central part, and 'Matane' on the east coast.

Étude réalisée dans le cadre
de l'élaboration du plan de transport
du Bas-Saint-Laurent

Ministère des Transports
Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine
Service des inventaires et du Plan
Service des liaisons avec les partenaires et les usagers

Octobre 2001

Pour obtenir d'autres copies de ce document, communiquez avec :

Janine Banville, agente d'information
Ministère des Transports du Québec
92, 2^e Rue Ouest, bureau 101
Rimouski (Québec)
G5L 8E6
Téléphone : (418) 727-3674
Télécopieur : (418) 727-3673

Vous pouvez aussi consulter le site du plan de transport régional :
<http://www.mtq.gouv.qc.ca/regions/bas/index.htm>.

Tout commentaire ou toute recommandation portant sur le diagnostic devront être transmis à l'adresse précitée ou par courriel : planbsl@mtq.gouv.qc.ca, **avant le 4 décembre 2001**.

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2001
ISBN 2-550-38390-7

SOMMAIRE

Les réseaux de transport routier, ferroviaire, maritime et aérien sont présents sur le territoire du Bas-Saint-Laurent. Auparavant, ils relevaient essentiellement de la compétence du gouvernement canadien¹ qui possédait le contrôle législatif, réglementaire et fiscal en plus d'être très impliqué dans la propriété, la gestion et le financement de plusieurs de ces infrastructures de même que dans l'exploitation de certains services. Toutefois, depuis l'adoption de la *Loi nationale sur les transports* en 1987, le gouvernement canadien a entrepris un processus de déréglementation dans les modes de transport visant à favoriser la concurrence et le libre marché.

Dans le secteur ferroviaire, le gouvernement fédéral a procédé à la privatisation du Canadien National (CN) en 1995, à l'abolition des subventions dans le transport des marchandises et à une réduction sensible des subventions dans le transport des passagers. En 1996, les modifications apportées à la *Loi sur les transports au Canada* ont permis de moderniser et d'alléger la réglementation économique du transport ferroviaire favorisant ainsi la création des chemins de fer d'intérêt local (CFIL). Dans la région, le CN et la Société des chemins de fer du Québec (SCFQ) se partagent la propriété du réseau ferroviaire et ils assurent le transport des marchandises. Le transport des passagers par rail est assuré par Via Rail.

Dans le secteur aérien, le gouvernement fédéral a rendu publique, en 1994, la *Politique nationale des aéroports* par laquelle il souhaitait se retirer de la propriété, de la gestion et du financement des aéroports « régionaux et locaux ». Dans notre région, les aéroports de Rimouski, de Mont-Joli et de Rivière-du-Loup sont visés par cette politique de cession. Par contre, ils sont admissibles au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) pour couvrir en partie les investissements associés à la sécurité des activités d'aviation. En 1988 et 1989, le gouvernement fédéral a privatisé Air Canada et, en 1996, il créait Nav Canada, une société privée chargée de gérer le système canadien de navigation aérienne.

Dans le secteur maritime, le gouvernement canadien a rendu publique, le 14 décembre 1995, sa politique maritime nationale dans laquelle il exprimait clairement son intention de commercialiser les ports publics, les activités du réseau des « Grands Lacs – Voie maritime du Saint-Laurent », de moderniser le pilotage maritime et de procéder au recouvrement des coûts du dragage des ports et des services offerts par la Garde côtière canadienne.

1. Sauf le transport ferroviaire où la compétence des provinces est limitée aux seules voies ferrées situées à l'intérieur des limites de leur territoire.

En 1996, le gouvernement canadien débute la récupération des coûts de la Garde côtière et les coûts de déglacement. Adoptée en 1998, la *Loi maritime du Canada* permet la mise en place d'administrations portuaires canadiennes (APC) avec le mandat de gérer les ports d'intérêt national. Elle permet aussi de privatiser la gestion et les activités de la Voie maritime du Saint-Laurent et elle confirme le processus de cession débuté plus tôt concernant les ports commerciaux, régionaux et locaux.

Depuis quelques années, le transport routier des marchandises doit respecter la *Politique de circulation des véhicules lourds* permettant au MTQ et aux municipalités de restreindre cet usage à certaines routes. De cette façon, l'effort financier de ces gouvernements est mieux ciblé.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	I
TABLE DES MATIÈRES	III
LISTE DES CARTES	V
LISTE DES TABLEAUX	V
LISTES DES FIGURES	V
LISTE DES ABRÉVIATIONS	VII
INTRODUCTION	1
1. RÉSEAUX DE TRANSPORT ROUTIER, FERROVIAIRE, MARITIME ET AÉRIEN	3
1.1 Réseau ferroviaire	3
1.1.1 Transport des personnes	3
1.1.2 Transport des marchandises	8
1.2 Réseau aérien	11
1.2.1 Installations aéroportuaires	11
1.2.2 Desserte aérienne basée sur deux aéroports principaux	13
1.2.3 Transport aérien des marchandises	15
1.2.4 Restructuration de l'industrie du transport aérien	15
1.3 Réseau maritime	16
1.3.1 Transport des marchandises	19
1.3.2 Traverses et dessertes	22
1.4 Réseau routier	23
1.4.1 Transport des marchandises	24
2. INTERMODALITÉ	25
3. RÔLE DU MTQ	29
BIBLIOGRAPHIE	31

LISTE DES CARTES

Carte 1 –	Infrastructures routières, ferroviaires, maritimes et aériennes.....	5
Carte 2 –	Réseau ferroviaire du Bas-Saint-Laurent	9
Carte 3 –	Pourcentages et débits de circulation des véhicules lourds (DJMA, 2000)	27

LISTE DES TABLEAUX

Tableau I –	Trafic des passagers embarqués et débarqués aux gares du Bas-Saint-Laurent (de 1993 à 2000)	7
Tableau II –	Caractéristiques des aéroports.....	12
Tableau III –	Autres installations aéroportuaires	13
Tableau IV –	Trafic des passagers embarqués et débarqués aux aéroports de la région (de 1993 à 1999)	14
Tableau V –	Ports publics.....	18
Tableau VI –	Trafic national et international des marchandises (en tonnes) dans les ports publics (2000).....	19
Tableau VII –	Trafic des marchandises (en tonnes) dans les ports publics (1993 à 1999).....	20
Tableau VIII –	Trafic des passagers aux différentes traverses ou dessertes maritimes.....	22

LISTES DES FIGURES

Figure 1 –	Répartition du trafic des passagers aux aéroports de la région (période de 1996 à 1998)	14
Figure 2 –	Répartition du trafic des marchandises dans les ports publics (1993 à 2000).....	20

LISTE DES ABRÉVIATIONS

APC :	Administration portuaire canadienne
ARCAL :	Balisage lumineux d'aérodrome télécommandé
CFBC :	Chemin de fer Baie-des-Chaleurs
CFIL :	Chemin de fer d'intérêt local ou régional
CFMG :	Chemin de fer de Matane et du Golfe
CN :	Canadien National
COGEMA :	Compagnie de gestion de Matane
CTMA :	Coopérative de transport maritime et aérien (Îles-de-la-Madeleine)
CTQ :	Commission des transports du Québec
DME :	Aide électronique à l'approche (de non-précision) comprenant un dispositif de mesure de distance (DME ou distance measuring equipment)
LAU :	<i>Loi sur l'aménagement et l'urbanisme</i>
LMC :	<i>Loi maritime du Canada</i>
LOC :	Aide électronique à l'approche (de non-précision) comprenant un radiophare d'alignement de piste (LOCALizer).
LOC-DME :	Aide électronique à l'approche (de non-précision) comprenant un radiophare d'alignement de piste (LOCALizer) et un dispositif de mesure de distance (DME ou distance measuring equipment).
MRC :	Municipalité régionale de comté
MTQ :	Ministère des Transports du Québec
NDB :	Radiophare non directionnel
PAIA :	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
SCFQ :	Société des chemins de fer du Québec
STQ :	Société des traversiers du Québec
VOR-DME :	Aide électronique à l'approche comprenant un radiophare d'alignement de piste (VOR) et un dispositif de mesure de distance (DME ou distance measuring equipment)

INTRODUCTION

Le transport des personnes et des marchandises dans la région est soutenu par des infrastructures routières, ferroviaires, maritimes et aériennes. Soucieux d'une utilisation optimale et d'une complémentarité des différents modes, le MTQ favorise le maintien et le développement de ces infrastructures afin d'alléger et de rendre plus sécuritaire le réseau routier. Le développement de liens entre les modes de transport maritime, aérien, ferroviaire et routier est un moyen que privilégie le MTQ pour arriver à cette fin.

Ce document fait état de la situation actuelle du transport routier, ferroviaire, maritime et aérien dans la région du Bas-Saint-Laurent ainsi que les rôles des gouvernements du Canada et du Québec.

1. RÉSEAUX DE TRANSPORT ROUTIER, FERROVIAIRE, MARITIME ET AÉRIEN

1.1 RÉSEAU FERROVIAIRE

La région compte trois transporteurs ferroviaires et près de 500 kilomètres de voies ferrées, sans compter les embranchements industriels, les voies d'évitement et les voies de triage. Alors que Via Rail y effectue le transport des personnes, le CN et le Chemin de fer de Matane et du Golfe (CFMG) assurent le transport des marchandises.

Le réseau ferroviaire est constitué des subdivisions Mont-Joli (283 kilomètres) et Matane (55 kilomètres) ainsi que des tronçons des subdivisions Montmagny (69 kilomètres) et Pelletier (94 kilomètres). En plus de desservir la région, ce réseau assure le lien entre plusieurs régions, dont la Côte-Nord avec le traversier-rail de Matane, la Gaspésie et la côte est du Nouveau-Brunswick.

Le CN exploite le réseau ferroviaire situé à l'ouest de Rivière-du-Loup. Ce tronçon, constitué par la subdivision Pelletier et la partie de la subdivision Montmagny située à l'ouest de Saint-André Jct, appartient à l'axe transcontinental du CN reliant Halifax à Montréal, à Chicago, à Toronto et à Vancouver.

Tout le reste du réseau ferroviaire à l'est de Rivière-du-Loup est la propriété de la SCFQ. Cette dernière a acquis le tronçon Mont-Joli–Campbellton (Nouveau-Brunswick) en janvier 1998 et le tronçon Rivière-du-Loup–Mont-Joli–Matane en janvier 1999. Ces voies ferrées sont aujourd'hui exploitées par sa filiale, le CFMG.

1.1.1 Transport des personnes

Les trains de Via Rail, *Le Chaleur* et *L'Océan*, assurent respectivement les liaisons Montréal–Gaspé et Montréal–Halifax en empruntant les voies ferrées du CN et du CFMG.

Le train *Le Chaleur* fait partie de *L'Océan* de Montréal jusqu'à Matapédia, pour être ensuite exploité séparément et sillonner la péninsule gaspésienne jusqu'à Gaspé.

Le train jumelé, ou *L'Océan*, dessert huit gares dans le Bas-Saint-Laurent (carte 2). *Le Chaleur*, pour sa part, dessert treize gares sur le territoire de la Gaspésie, entre Matapédia et Gaspé.

La durée du parcours entre Montréal et Gaspé est de dix-sept heures et demie environ, alors que celle vers Halifax est d'un peu plus de vingt et une heures.

Carte 1 – Infrastructures routières, ferroviaires, maritimes et aériennes

Présentée dans un fichier à part (335 Ko).

Globalement, le nombre de personnes utilisant les services de Via Rail sur ces liaisons est de 30 000 voyageurs environ annuellement pour *Le Chaleur* et plus de 250 000 pour *L'Océan*.

Les données obtenues de Via Rail Canada au cours de la période 1993 à 2000 indiquent une tendance à la baisse du nombre de passagers depuis 1995 (tableau 1).

Tableau I – Trafic des passagers embarqués et débarqués aux gares du Bas-Saint-Laurent (de 1993 à 2000)

Gare	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Amqui	1 703	1 694	1 925	1 895	1 763	1 685	1 539	1 565
Causapscal	577	543	581	512	453	340	288	250
La Pocatière	1 544	1 156	1 508	1 175	1 132	950	831	904
Mont-Joli	2 658	2 581	2 815	2 779	2 679	2 393	2 233	1 942
Rimouski	5 502	5 642	7 226	7 318	6 662	5 862	5 805	4 688
Rivière-du-Loup	3 196	3 537	4 110	4 542	4 523	3 837	4 133	3 323
Sayabec	198	223	204	268	246	130	105	118
Trois-Pistoles	1 470	1 485	1 590	1 456	1 483	1 367	1 216	1 291
Total	16 848	16 861	19 959	19 945	18 941	16 564	16 150	14 081

Source : Via Rail Canada

L'abandon de lignes de chemin de fer constitue toujours une véritable menace à l'endroit des services ferroviaires voyageurs dans les régions éloignées. Puisque ces lignes sont plus vulnérables sur le plan de la rentabilité, elles s'avèrent donc plus susceptibles de faire l'objet de projets d'abandon de la part de leurs propriétaires exploitants.

En juin 1998, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes formulait une dizaine de recommandations portant, notamment, sur une meilleure collaboration entre le public et le privé, sur l'engagement financier de la part du gouvernement fédéral, sur l'attribution à Via Rail du statut de société d'État commerciale et sur le franchisage de certaines de ses liaisons.

Le 12 avril 2000, après avoir mis de côté le scénario de privatisation de Via Rail pour le corridor Québec–Windsor, le gouvernement fédéral annonce un nouveau financement de 400 000 000 \$ à être consacré à des investissements majeurs en immobilisations pour Via Rail au cours des cinq prochaines années, afin de lui permettre de renouveler son parc de matériel roulant et de moderniser ou d'améliorer ses infrastructures (signalisation, gares).

1.1.2 Transport des marchandises

Le transport ferroviaire de marchandises est assuré par le CN et le CFMG. Les subdivisions Montmagny et Pelletier (propriété du CN) sont responsables d'acheminer tout le trafic ferroviaire (275 000 wagons annuellement) en provenance ou à destination des Maritimes, y compris le trafic d'import/export outre-mer via le port d'Halifax. Pour sa part, le trafic intrarégional représente 2 900 wagons environ annuellement.

La subdivision Mont-Joli achemine le trafic en provenance ou à destination de la subdivision Matane ($\pm 12\,300$ wagons, dont $\pm 9\,800$ provenant du traversier-rail de COGEMA) ainsi que le trafic en provenance ou à destination de la Gaspésie et du nord-est du Nouveau-Brunswick. En plus du trafic local sur le tronçon Mont-Joli–Campbellton ($\pm 2\,500$ wagons) et sur le tronçon Mont-Joli–Rivière-du-Loup ($\pm 2\,700$ wagons), ce tronçon assure le trafic de transit estimé à $\pm 35\,000$ wagons annuellement provenant principalement du nord-est du Nouveau-Brunswick.

Le maintien et le développement futur du transport des marchandises par chemin de fer dans la région découlent autant des volumes de trafic générés par les industries majeures que par l'ajout de petits volumes provenant de petits expéditeurs encouragés par le programme d'aide du MTQ à utiliser ce mode de transport.

Carte 2 – Réseau ferroviaire du Bas-Saint-Laurent

Présentée dans un fichier à part (335 Ko).

1.2 RÉSEAU AÉRIEN

Les infrastructures aéroportuaires sont réparties dans les six MRC de la région. Quoique d'importance et de qualité variables, elles assurent une liaison rapide entre les différentes parties d'une vaste région et les grands centres du Québec (carte 1).

1.2.1 Installations aéroportuaires

La région compte six aéroports, dont cinq sont classés dans le réseau aéroportuaire du Québec comme il est défini dans la *Politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires*². Seul l'aéroport de Mont-Joli est classé dans le réseau supérieur québécois, alors que les quatre autres font partie du réseau local, soit les aéroports de Causapscal, de Matane, de Rimouski et de Rivière-du-Loup. L'aéroport privé de Rivière-Ouelle ne fait pas partie de cette classification (tableau II).

L'aéroport de Mont-Joli, de propriété fédérale, est exploité par Transports Canada. Les aéroports de Rimouski et de Rivière-du-Loup sont des propriétés fédérales, mais exploités par les villes de même nom. Ceux de Causapscal et de Matane sont des propriétés municipales, exploités par les villes de même nom. Pour sa part, l'aéroport de Rivière-Ouelle appartient à Bombardier et fait donc l'objet d'une exploitation privée.

Selon la classification de Transports Canada, les aéroports de Mont-Joli et de Rimouski font partie de la catégorie des aéroports régionaux et locaux, alors que celui de Rivière-du-Loup est dans la catégorie des petits aéroports. La *Politique nationale des aéroports*³ de 1994 prévoit la cession de ces aéroports au milieu local.

Les principales caractéristiques concernant ces aéroports sont présentées au tableau II.

² Québec (province) Ministère des Transports. 1995. La politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires. Décembre 1995. [Québec] : Ministère des Transports, Direction des communications, décembre 1995, 16 pages.

³ Gouvernement du Canada, Transports Canada. 1994. Politique nationale des aéroports. Juillet 1994.

Tableau II – Caractéristiques des aéroports

Aéroport	Propriétaire	Pistes (mètres)	Aide à la navigation ¹	Balisage ¹	Passagers ²	Mouvement ³	Remarques
Causapsal	Ville de Causapsal	914 sur 23 en gravier			Données non disponibles	Données non disponibles	Sans vol régulier Exploité par la Ville Fermé en hiver
Matane	Ville de Matane	1 676 sur 46 asphaltée	NDB		Données non disponibles	1999 : 738 1998 : 895 1997 : 870 1996 : 742 1995 : nd 1994 : nd 1993 : nd	Sans vol régulier Exploité par la Ville Entretien limité en hiver
Mont-Joli	Transports Canada	1981 sur 46 1219 sur 46 asphaltées	NDB VOR/DME LOC ILS Nav Canada		1999 : 43 645 1998 : 36 533 1997 : 33 504 1996 : 33 251 1995 : 36 881 1994 : 32 745 1993 : 41 495	1999 : 12 452 1998 : 10 996 1997 : 13 460 1996 : 11 341 1995 : 8 837 1994 : 8 519 1993 : 9 618	Services de vols réguliers Vente de carburant Location de véhicules Station d'information de vol
Rimouski ⁴	Transports Canada	1402 sur 46 asphaltée	NDB VOR/DME	ARCAL	1999 : ±20 000 1998 : 20 273 1997 : 23 019 1996 : 24 302 1995 : 24 684 1994 : 27 646 1993 : 22 833	1999 : ±10 000 1998 : 10 780 1997 : 10 459 1996 : 10 625 1995 : 9 857 1994 : 8 571 1993 : 3 127	Services de vols réguliers Vente de carburant Entretien d'aéronefs Exploité par la Ville
Rivière-du-Loup	Transports Canada	1829 sur 46 asphaltée	NDB VOR	ARCAL	1999 : 5 410 1998 : 6 062 1997 : 5 184 1996 : 4 344 1995 : nd 1994 : nd 1993 : nd	1999 : 2 146 1998 : 2 568 1997 : 2 633 1996 : 2 035 1995 : 2 323 1994 : nd 1993 : nd	Sans vol régulier Entretien limité en hiver Exploité par la Ville Vente de carburant
Rivière-Ouelle	Bombardier	945 sur 46 asphaltée	NDB	ARCAL	Données non disponibles	Données non disponibles	Sans vol régulier, exploitation privée Fermé en hiver

1 NDB (radiophare non directionnel), VOR/DME (radiophare d'alignement de piste), LOC (radiophare d'alignement de piste de non-précision), NAV Canada (station d'information de vol), ILS (système d'approche aux instruments, ARCAL (balisage lumineux d'aérodrome télécommandé).

2 Passagers des transporteurs réguliers qui participent aux enquêtes de Statistique Canada, sauf à l'aéroport de Rivière-du-Loup où sont comptabilisés les passagers de tous les vols.

3 Un mouvement d'aéronef est un atterrissage ou un décollage. Ces données incluent tous les mouvements observés à l'aéroport..

4 Les données de 1999 sont approximatives.

5 Nd = données non disponibles.

Sources : Paramètres techniques : Ressources naturelles Canada, Canada supplément de vol, 24 février 2000.

Mouvements d'aéronefs et trafic de passagers : Statistique Canada, Transports Canada, municipalités concernées.

On retrouve également cinq autres installations aéroportuaires. Il s'agit de l'hydroaérodrome municipal d'Estcourt (lac Pohénégamook), des héliports de Saint-Georges-de-Cacouna et de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs exploités par le MTQ, de l'héliport de Rimouski exploité par Hydro-Québec, puis finalement de l'héliport de Rivière-du-Loup exploité par la Garde côtière canadienne. Ces installations aéroportuaires sont généralement utilisées par une clientèle spécifique, et l'équipement y est réduit à l'essentiel.

Tableau III – Autres installations aéroportuaires

Localisation	Exploitant	Type	Remarque
Escourt (lac Pohénégamook)	Ville	Hydroaérodrome	Répertorié
Saint-Georges-de-Cacouna	Transports Québec	Héliport	Non répertorié
Notre-Dame-des-Sept-Douleurs (île Verte)	Transports Québec	Héliport	Non répertorié
Rimouski	Hydro-Québec	Héliport	Répertorié
Rivière-du-Loup	Garde côtière canadienne	Héliport	Répertorié

Note : Les installations non répertoriées sont celles qui ne figurent pas au Supplément de vol du ministère des Ressources naturelles du Canada

Les héliports du MTQ sont utilisés pour la desserte de l'île Verte (Notre-Dame-des-Sept-Douleurs) en période hivernale. Les coûts sont assumés en moyenne à 87 % par le MTQ.

1.2.2 Desserte aérienne basée sur deux aéroports principaux

Les seuls aéroports ayant des services de vols réguliers sont Mont-Joli et Rimouski. À ce chapitre, l'aéroport de Mont-Joli est desservi par Air Nova et Pascan Aviation, alors que celui de Rimouski l'est par Air Satellite. D'autres transporteurs privés offrent des services de transport sur demande à ces aéroports. Ils sont très actifs dans les services de nolisement et sont parfois utilisés comme taxi par la clientèle d'affaires.

Les autres aéroports sont également accessibles aux transporteurs spécialisés dans le nolisement⁴. Ce service offert principalement par le biais de petits appareils représente une part importante des activités de plusieurs entreprises, dont trois sont basées aux aéroports de la région. Il s'agit de SAS Air⁵ et d'Eider Aviation dont les activités ont lieu à partir de l'aéroport de Rimouski et d'Air Inuit établi à Mont-Joli.

Le trafic des passagers et les mouvements d'aéronefs ne sont pas comptabilisés aux aéroports de Matane, de Causapsca et de Rivière-Ouelle. Ces derniers ont un taux d'activité relativement faible et ne sont pas desservis par un transporteur régulier.

⁴ Sous réserve des contraintes opérationnelles des transporteurs et des paramètres techniques et opérationnels des infrastructures aéroportuaires.

⁵ Cette entreprise a cessé définitivement ses activités le 1^{er} octobre 2001.

Tableau IV – Trafic des passagers embarqués et débarqués aux aéroports de la région (de 1993 à 1999)

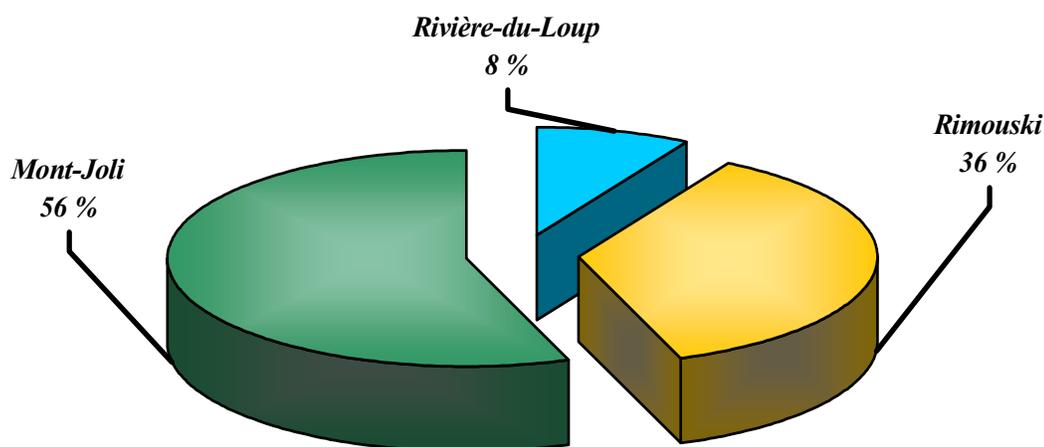
Aéroport	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Mont-Joli ¹	41 495	32 745	36 881	33 251	33 504	36 533	34 645
Rimouski ²	22 833	27 646	24 684	24 302	23 019	20 273	+20 000 ⁴
Rivière-du-Loup ³	Non déterminé	Non déterminé	Non déterminé	4 344	5 184	6 062	5 410
Total	64 328	60 391	61 565	61 897	61 707	62 868	47 372

Note 1 : Passagers des transporteurs réguliers qui participent aux enquêtes de Statistique Canada, source : Transports Canada

Note 2 : Passagers de tous les vols, source : Aéroport de Rimouski

Note 3 : Passagers de tous les vols, source : Aéroport de Rivière-du-Loup

Note 4 : Les données de 1999 sont approximatives.

Figure 1 – Répartition du trafic des passagers aux aéroports de la région (période de 1996 à 1998)

Note : Les statistiques de fréquentation à l'aéroport de Mont-Joli ne tiennent compte que des passagers rapportés par les transporteurs participants, alors que ceux des deux autres aéroports comprennent les passagers comptabilisés par le gestionnaire de l'aéroport et incluent tous les vols.

L'aéroport de Mont-Joli a connu un début de période à la baisse avec une diminution de 8 750 passagers entre 1993 et 1994. Une légère augmentation est survenue en 1995 pour ensuite connaître de légères oscillations jusqu'en 1999 et terminer avec 34 645 passagers. Cet aéroport termine la période avec une moyenne annuelle de 35 579 passagers pour un total global de 249 054 passagers.

Selon les données recueillies auprès des gestionnaires concernés, les activités à l'aéroport de Mont-Joli sont orientées en majorité vers la clientèle d'affaires qui représente près de 80 % du nombre total de passagers, comparativement à 20 % pour la clientèle touristique. Outre les services réguliers, l'aéroport de Mont-Joli

offre des services saisonniers pour la desserte vers l'île d'Anticosti en période de chasse et de pêche. L'aéroport de Rimouski, dont la vocation principale est la desserte entre les rives nord et sud, offre également l'aviation d'affaires et l'aviation générale. La clientèle est également composée d'une majorité de gens d'affaires.

1.2.3 Transport aérien des marchandises

L'utilisation de l'avion pour le transport aérien des marchandises est de loin le moyen le plus coûteux (prix par rapport à la distance). Même si l'avion présente un avantage certain pour ce qui est de la rapidité d'acheminement, les charges qu'il peut transporter deviennent rapidement un facteur limitatif. Généralement, le transport des marchandises par voie aérienne est plus fréquent dans les régions qui ne sont pas reliées par la route. Les expéditeurs l'utilisent lorsque le transport routier n'est pas disponible ou encore lorsque le temps de transport revêt une grande importance.

Les contraintes et les coûts élevés de ce mode de transport font qu'il est utilisé, dans la région, essentiellement pour le transport des passagers, du courrier, des marchandises à valeur élevée et des produits périssables.

1.2.4 Restructuration de l'industrie du transport aérien

La déréglementation dans le domaine du transport aérien visant à favoriser la concurrence et à laisser jouer plus librement les forces du marché, la décision de Transports Canada de se retirer de la propriété, de la gestion et, dans une grande mesure, du financement des aéroports, puis finalement la privatisation d'Air Canada en 1988 et du système canadien de navigation aérienne (Nav Canada) en 1996 ont amené une restructuration de l'industrie du transport aérien.

Pour les transporteurs, la restructuration de l'industrie a mené vers l'acquisition de Canadien par Air Canada. Ces transporteurs, autrefois concurrents sur les lignes régionales avec leurs filiales (Inter-Canadien et Air Alliance), œuvrent aujourd'hui dans la région avec la filiale d'Air Canada, soit Air Nova. L'entrée en service de transporteurs indépendants a contribué à l'avènement de services moins coûteux. Seuls les aéroports de Mont-Joli et de Rimouski offrent des services de vols réguliers.

Le service de nolisement est offert à tous les aéroports de la région par la plupart des transporteurs réguliers ainsi que par d'autres compagnies présentes sur le territoire, permettant ainsi à la population d'avoir un service aérien sur mesure. Il s'agit d'une formule économique pour les groupes de voyageurs et les entreprises qui l'utilisent régulièrement. C'est aussi une façon de rendre accessibles les aéroports non desservis par les transporteurs réguliers ou encore d'accéder directement et sans escale à certaines destinations.

La demande en transport aérien dépend de certains facteurs : prix du billet, fréquence, horaire, service et autres. Les usagers prennent surtout en considération le facteur prix pour leur choix de transport.

L'absence de vol régulier dans les aéroports localisés dans la partie ouest du territoire s'explique par la proximité des grands centres urbains, tels que Québec et Montréal. Ainsi, la concurrence des autres modes de transport, notamment l'automobile, le train, l'autobus et le traversier, limite la mise en place de services aériens réguliers. En conséquence, les perspectives de développement de ces aéroports demeurent plutôt modestes.

Seuls les aéroports de Mont-Joli et de Rimouski sont admissibles au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) pour les dépenses d'investissements associées à la sécurité des activités d'aviation à la condition d'offrir un service de vols réguliers. Pour ce qui est des aéroports sans vol régulier, l'aide financière aux immobilisations a été abolie en 1994.

Quant à la place du MTQ dans le domaine aérien, elle est définie dans une politique adoptée par le gouvernement du Québec à la fin de 1995. Il y est écrit que le MTQ assumera ses responsabilités vis-à-vis la desserte des territoires enclavés auxquels il donne déjà accès, soit l'île Verte. En ce qui concerne les infrastructures présentes sur le territoire, le gouvernement du Québec n'entend pas se substituer au gouvernement fédéral dans le soutien financier.

1.3 RÉSEAU MARITIME

La région possède trois ports commerciaux et publics faisant partie de la catégorie des ports régionaux et locaux comme il est défini par Transports Canada. Il s'agit des ports de Gros-Cacouna, de Matane, et de Rimouski (carte 1). Deux autres, n'étant plus considérés comme des ports commerciaux, se retrouvent sur le territoire, à savoir Les Méchins qui sert principalement aux activités du chantier naval du Groupe Verreault et Pointe-au-Père dont les activités ont cessé en 1978 en raison du mauvais état de l'infrastructure (tableau V).

Au port de Matane, il faut mentionner que seul le quai commercial est la propriété du gouvernement canadien. En effet, le MTQ est propriétaire des installations attenantes au quai du traversier ferroviaire et au quai du traversier routier. La Compagnie de gestion de Matane (COGEMA) exploite le bateau qui effectue le transport des wagons. La Société des traversiers du Québec (STQ) exploite le quai du traversier et assure la liaison maritime entre les deux rives.

On retrouve également des quais de traversiers à Trois-Pistoles, à Rivière-du-Loup, à Saint-Juste-du-Lac et à Notre-Dame-du-Lac. À l'exception du quai du traversier de Rivière-du-Loup qui vient d'être cédé au MTQ, tous les autres sont la propriété de Transports Canada et font également l'objet de cession.

On retrouve également plusieurs autres sites portuaires dispersés sur l'ensemble du territoire. En effet, on dénombre environ 17 ports pour petits bateaux appartenant à Pêches et Océans Canada ainsi qu'une douzaine d'installations maritimes dont les quais, les quais flottants, les débarcadères ou les rampes appartenant à diverses entités publiques.

Cette section du document ne traitera que des ports commerciaux et publics et des traverses maritimes.

Tableau V – Ports publics

Port ¹	Classification fédéral	Profondeur du ou des postes d'accostage (mètres)	Capacité portante ²	Nombre de navires	Tonnage (tonnes métriques)	Remarques
Gros-Cacouna	Régional et local	Poste à quai n ^o 1 : 10,2 m Poste à quai n ^o 2 : 10,2 m	50 kPa 50 kPa	2000 : 59 1999 : 74 1998 : 102 1997 : 101 1996 : 82 1995 : 95	2000 : 224 167 1999 : 282 719 1998 : 399 844 1997 : 372 843 1996 : 334 728 1995 : 416 991	Accessible toute l'année et requiert occasionnellement l'aide d'un brise-glace. Capacité d'entreposage intérieur de 2472 m ² et extérieur de 100 000 m ² . Le papier journal, les pâtes et papiers et le bois d'œuvre sont les principales marchandises transbordées.
Les Méchins	Régional et local	Poste à quai n ^o 1 : 6,7 m Poste à quai n ^o 2 : 5,5 m	50 kPa 50 kPa	Aucun	Aucun	Accessible toute l'année et requiert occasionnellement l'aide d'un brise-glace. Capacité d'entreposage extérieur de 1000 m ² Aucune activité de transbordement
Matane (commercial)	Régional et local	Poste à quai n ^o 1 : 10 m Poste à quai n ^o 2 : 4,9 m Poste à quai n ^o 3 : 4 m	25 kPa 10 kPa 10 kPa	2000 : 46 1999 : 35 1998 : 42 1997 : 33 1996 : 40 1995 : 32	2000 : 199 697 1999 : 181 502 1998 : 175 593 1997 : 189 841 1996 : 167 805 1995 : 135 674	Accessible toute l'année et requiert occasionnellement l'aide d'un brise-glace. Capacité d'entreposage extérieur de 12 400 m ² . Le sel, les produits pétroliers et les produits forestiers représentent les principales marchandises transbordées.
Matane (traversier-rail)	-			2000 : 390 1999 : 394 1998 : 387 1997 : 418 1996 : 403 1995 : 422	2000 : 712 688 1999 : 699 519 1998 : 653 762 1997 : 697 660 1996 : 708 319 1995 : 822 678	Accessible toute l'année et requiert occasionnellement l'aide d'un brise-glace. Le papier journal, le bois et l'aluminium sont les principaux produits transbordés.
Pointe-au-Père	Régional et local	Accostage actuellement interdit à cette structure.		Aucun	Aucun	Les activités à cette installation ont cessé en 1978 La Ville de Pointe-au-Père est intéressée par l'installation afin d'y développer une vocation touristique.
Rimouski	Régional et local	Postes à quai n ^{os} 1 à 5 : 7,3 m Postes à quai n ^{os} 6 et 7 : 4,3 m Poste à quai n ^o 8 : 3,5 m	Postes à quai n ^{os} 1 et 8 : 10 kPa Postes à quai n ^{os} 3 à 5 : 50 kPa Postes à quai n ^{os} 6 et 7 : 25 kPa	2000 : 78 1999 : 84 1998 : 78 1997 : 80 1996 : 98 1995 : 87	2000 : 266 537 1999 : 308 234 1998 : 285 677 1997 : 264 987 1996 : 261 122 1995 : 261 201	Accessible toute l'année et requiert occasionnellement l'aide d'un brise-glace. Capacité d'entreposage intérieur de 243 m ² et de 30 000 m ² à l'extérieur Le sel, les produits pétroliers et les marchandises générales pour la desserte de la Basse-Côte-Nord sont les principales marchandises transbordées.

1 : Ports publics appartenant à Transports Canada à l'exception du quai du traversier-rail et du quai du traversier à Matane. Les statistiques sur le tonnage de marchandises qui transite par le traversier ne figure pas dans le tableau.

2 : Selon Transports Canada, la capacité portante est le chargement maximal uniformément réparti qu'une surface peut supporter sans qu'il y ait danger de rupture. L'unité de mesure est le kPa (KiloPascal). Par exemple, 20 kPa est égal à environ 400 lb/pi², ce qui représente aussi une masse de 2000 kg répartie sur une surface de 1 m².

La tonne métrique (tm) est également utilisée pour définir, dans ce cas-ci, la capacité portante de la rampe mobile nécessaire à l'embarcation des véhicules dans le traversier.

Source : Transports Canada, compilation MTQ.

1.3.1 Transport des marchandises

Le transport des marchandises dans la région s'effectue autour de trois ports commerciaux et publics : Rimouski, Gros-Cacouna et Matane. ils se retrouvent respectivement dans les MRC de Rimouski-Neigette, de Rivière-du-Loup et de Matane.

En 2000, ces ports ont généré près de 31 % du tonnage manutentionné dans l'ensemble des ports régionaux et locaux publics sous la responsabilité de Transports Canada au Québec. Mis à part Matane, tous les autres ports ont enregistré une baisse dans le tonnage des marchandises manutentionnées en 2000, alors que pour la même période, le trafic des marchandises a augmenté de 2 % à l'échelle du Québec (tableau VI).

Tableau VI – Trafic national et international des marchandises (en tonnes) dans les ports publics (2000)

Ports régionaux et locaux ¹	Trafic national (entrées et sorties)	Trafic international (entrées et sorties)	Total	
			2000	1999
Gros-Cacouna	93 575	130 592	224 167	282 719
Rimouski-Est	266 537	0	266 537	308 234
Matane (quai commercial)	101 150	98 547	199 697	181 502
Total des ports du Bas-Saint-Laurent	461 262	229 139	690 401	772 455
Trafic total au Québec¹	831 617	1 371 281	2 202 898	2 155 211
Autres ports				
Matane (traversier-rail) ²	712 688	0	712 688	699 519

1 : Trafic des ports régionaux et locaux publics sous la responsabilité de Transports Canada.

2 : Traversier-rail à Matane

Source : Transports Canada, compilation MTQ.

Le commerce maritime des ports de la région se concentre principalement à l'échelle nationale (84 % en incluant les activités du traversier-rail). Seuls les ports de Gros-Cacouna et de Matane enregistrent un trafic des marchandises à l'échelle internationale.

Figure 2 – Répartition du trafic des marchandises dans les ports publics (1993 à 2000)

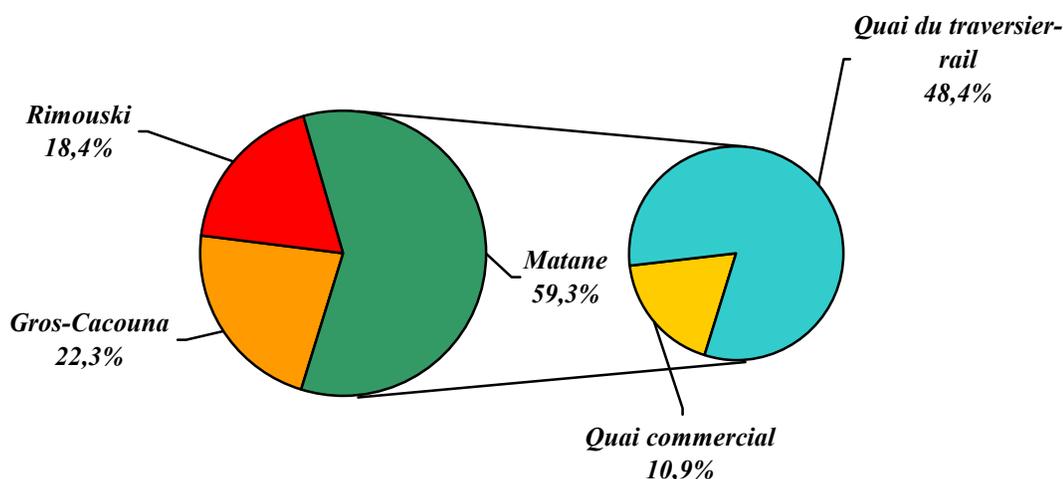


Tableau VII – Trafic des marchandises (en tonnes) dans les ports publics (1993 à 1999)

Port	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Gros-Cacouna	277 665	262 068	416 991	334 728	372 843	399 844	282 718	224 167
Matane (quai commercial)	97 703	104 436	135 674	167 805	189 841	175 593	181 502	199 697
Matane (quai du traversier-rail)	545 867	733 741	822 678	708 319	697 660	653 762	699 519	712 688
Rimouski	221 532	256 080	261 201	261 122	264 987	285 677	308 234	266 537
Total	1 142 767	1 356 325	1 636 544	1 471 974	1 525 331	1 514 876	1 471 973	1 403 089

Source : Transports Canada, compilation MTQ.

Le trafic des marchandises, pour certains ports, est étroitement lié aux activités des grandes industries manufacturières qui en sont très souvent les principales utilisatrices. Le quai commercial de Matane est utilisé pour le transbordement de divers produits : le sel, les produits pétroliers, les marchandises générales, le bois d'œuvre et les autres produits forestiers. Le trafic des marchandises au port de Gros-Cacouna repose essentiellement sur le transport de produits forestiers. Le port de Rimouski est utilisé principalement pour la desserte de la Basse-Côte-Nord et pour le transbordement du sel, du sable à béton et des produits pétroliers.

Un trafic des marchandises faible et peu diversifié

Les ports jouent un rôle important dans le maintien des infrastructures industrielles de plusieurs collectivités côtières ou riveraines, dans l'approvisionnement ou l'expédition des marchandises en général et comme support à l'industrie de la pêche. En plus, de leur importance pour les communautés éloignées dans l'approvisionnement de biens de consommation, certains ports présentent un complément au réseau routier ou offrent une ouverture vers les marchés internationaux. Compte tenu du type de produit transbordé, les activités de ces ports sont soumises aux fluctuations économiques des industries liées à la ressource, alors que les activités de base ne garantissent pas des revenus suffisants.

Avenir du transport maritime

La problématique actuelle dans le transport maritime se traduit par l'intention de Transports Canada de se départir, d'ici mars 2002, de 37 sites portuaires québécois dont il est responsable. La nouvelle réforme aura donc pour effet de transférer une bonne partie des infrastructures portuaires aux instances locales, municipales ou provinciales.

Plusieurs de ces ports comptent un trafic commercial significatif, et leur importance interpelle le gouvernement du Québec en raison des enjeux liés à l'économie, au système de transport national et au développement des régions. C'est la raison pour laquelle le gouvernement du Québec a donné le mandat au MTQ de négocier l'acquisition des ports régionaux québécois avec Transports Canada. De plus, il s'est aussi doté d'une *Politique québécoise en transport maritime et fluvial* définissant ses intentions en rapport avec l'avenir du transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent et avec l'importance d'établir un réseau portuaire stratégique. Le gouvernement du Québec entend également discuter avec les usagers et les milieux locaux et régionaux du type de gestion envisagé pour l'avenir⁶.

Les ports de la région devront opter pour la diversification du trafic et la mise en place d'un programme de commercialisation permettant d'augmenter l'achalandage au port, de soutenir les industries déjà existantes et de favoriser l'implantation de nouvelles entreprises en plus de développer des activités ferroviaires et portuaires et intermodales. Dans cette optique, un port doit être bien appuyé par un réseau de transport. Un port sans desserte ferroviaire ou routière est un port qui ne développe qu'un caractère local, alors qu'un port qui possède un réseau complémentaire permettant la circulation rapide des marchandises s'assure d'un caractère national, voire international⁷.

⁶ Communiqué. Ministère des Transports, 2001. Réseau de ports régionaux québécois. Les ministres Chevrette et Baril reçoivent le mandat de négocier l'acquisition de ports régionaux avec le fédéral. Ministère des Transports, Québec, le 5 avril 2001. 2 pages.

⁷ Luc Lagimonière et al. Les considérations portuaires dans la planification régionale du Québec. Centre de recherche sur les transports. 1992.

1.3.2 Traverses et dessertes

La région est desservie par cinq traverses maritimes fonctionnant sur une base annuelle ou saisonnière sur le fleuve Saint-Laurent et sur le lac Témiscouata. Deux traverses sont subventionnées et administrées par la STQ. Il s'agit des traverses de Matane–Baie-Comeau–Godbout qui est en activité toute l'année et de Rivière-du-Loup–Saint-Siméon⁸ en service de la mi-avril au début janvier. La région bénéficie également de trois traverses non subventionnées exploitées par des opérateurs privés, à savoir Trois-Pistoles–Les Escoumins (Compagnie de navigation des Basques), Notre-Dame-du-Lac–Saint-Juste-du-Lac (La Traverse du lac Témiscouata inc.) et Rimouski–Forestville (La Traverse Rimouski-Forestville).

À ces traverses s'ajoutent trois dessertes maritimes subventionnées permettant de relier la Moyenne et la Basse-Côte-Nord et l'île d'Anticosti (Relais Nordik), l'île Verte (Société Inter-Rives de l'Île-Verte inc.) ainsi que les Îles-de-la-Madeleine (Navigation Madeleine inc.).

Tableau VIII – Trafic des passagers aux différentes traverses ou dessertes maritimes

Traverse ou desserte		1995	1996	1997	1998	1999	2000
Rimouski–Forestville ¹				8 000	60 000	62 000	65 000
Rivière-du-Loup–Saint-Siméon ²		185 870	163 715	181 740	171 324	174 141	167 878
Saint-Juste-du-Lac–Notre-Dame-du-Lac ³		33 757	28 684	23 786	25 000	18 801	20 314
Trois-Pistoles–Les Escoumins ³		49 210	41 996	43 119	35 572	39 802	36 023
Notre-Dame-des-Sept-Douleurs–Île Verte ⁴		12 134	11 791	14 289	14 079	16 346	15 729
Moyenne et Basse-Côte-Nord ⁵		5 092	5 211	5 016	5 576	5 833	7 049
Traverse ou desserte	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001
Matane–Baie-Comeau–Godbout ²	234 720	244 543	238 980	231 534	228 517	242 532	227 497
Montréal–Matane–Cap-aux-Meules ⁶	1 034	818	851	851	907	1 017	1 088

Sources :

- 1 Traverse Rimouski–Forestville (3 semaines d'exploitation en 1997)
- 2 Société des traversiers du Québec
- 3 Transports Canada
- 4 Société Inter-Rives de l'Île-Verte inc
- 5 MTQ
- 6 CTMA

À l'exception de la liaison maritime entre Rimouski et Forestville, toutes les traverses et dessertes permettent autant le transport des marchandises, des véhicules que le transport des passagers.

Croisières, excursions et activités nautiques

Les croisières internationales sont en hausse depuis quelques années dans plusieurs ports du Canada. Toutefois, les paquebots de croisières ne font pas escale dans la région. Quant aux croisières locales, elles se décrivent comme des croisières-excursions de durée limitée et s'apparentent souvent à des tours guidés (départ à un quai, promenade sur le fleuve et retour au quai). Au Québec, les croisières-excursions connaissent une croissance soutenue depuis plusieurs

⁸ Cette traverse est exploitée à contrat par la compagnie Clarke inc.

années, et près de 900 000 passagers ont effectué des croisières en 1996, générant des retombées économiques importantes. Cette industrie est concentrée principalement dans quatre régions du Québec qui accaparent près de 80 % de l'industrie.

La région est desservie par huit entreprises de croisières répertoriées⁹ qui utilisent différents ports d'embarquement dans la région, soit de Rivière-du-Loup à Rimouski. Celles-ci exploitent différents navires de croisières, d'une capacité variant de 12 à 200 passagers. Les croisières sont de courte durée et ont comme itinéraire les principaux points d'intérêt du Bas-Saint-Laurent, du Saguenay et de la Minganie.

Finalement, la région du Bas-Saint-Laurent, comme pour l'ensemble du Québec, possède de vastes plans d'eau navigables. On y compte huit marinas offrant 580 places à quai ou au mouillage, dont 159 pour les visiteurs.

Les différentes réformes entreprises par le gouvernement fédéral en matière de dévolution des infrastructures maritimes auront pour effet d'accroître la contribution financière des usagers. Dans cette perspective, le dynamisme de la population et des agents de développement touristique sera une condition essentielle au maintien et à l'essor des activités récréotouristiques liées au nautisme et aux croisières-excursions.

1.4 RÉSEAU ROUTIER

La classification du réseau routier, adoptée le 1^{er} avril 1993 par l'État, comprend trois catégories : le **réseau supérieur** et le **réseau d'accès aux ressources** (68 kilomètres) sous la responsabilité du MTQ et le **réseau local** sous la responsabilité des 152 municipalités (recensement de 1996) que compte le territoire. Le **réseau supérieur** regroupe les autoroutes (111 kilomètres), les routes nationales (615 kilomètres), régionales (385 kilomètres) et collectrices (763 kilomètres). Le **réseau local** comprend 7 492 kilomètres de routes rurales et de rues municipales.

La circulation des véhicules à l'échelle régionale se fait selon trois axes routiers majeurs. Le premier longe le littoral sud de l'estuaire du Saint-Laurent, alors que les deux autres traversent les monts Notre-Dame en empruntant le Témiscouata et la vallée de la Matapédia. Il s'agit de l'autoroute 20 et des routes nationales 132, 185 et 195.

⁹ Source : ATR Bas-Saint-Laurent, <http://www.tourismebas-st-laurent.com/accueil.htm>.

Nous n'avons pas l'intention d'élaborer plus avant les particularités de ce réseau compte tenu qu'un autre chapitre traite abondamment du sujet. De la même manière, nous ne traiterons pas ici du transport des personnes, mais plus particulièrement du transport des marchandises et de la problématique du transport lourd.

1.4.1 Transport des marchandises

Le transport routier des marchandises se fait principalement par des camions appartenant à des propriétaires privés ou à des compagnies. La déréglementation dans le transport des marchandises a favorisé une concurrence vive entre les transporteurs et entre les modes de transport. Devant les coûts de plus en plus grands pour l'entretien et la réparation des routes, le MTQ a adopté une politique de circulation des véhicules lourds permettant au monde municipal de concentrer le transport lourd sur certaines routes et mis en vigueur un réseau de camionnage sur les chemins publics relevant de sa compétence. Actuellement, 68 municipalités ont adopté un règlement de contrôle du transport lourd sur leur territoire.

2. INTERMODALITÉ

Le positionnement de la région du Bas-Saint-Laurent fait en sorte que les liaisons avec l'extérieur peuvent s'effectuer facilement par terre, par mer et par air. L'autoroute 20, les routes nationales 132, 185, 195 et 289, les voies ferroviaires, les traverses maritimes, les ports de mer ainsi que les aéroports constituent les principales voies de communication.

L'intermodalité, c'est une façon de transporter des marchandises en utilisant différents réseaux de transport. Par ailleurs, elle suppose, dans bien des cas, des volumes suffisants de marchandises et elle fait appel à des technologies d'information et de communication avancées.

De nos jours, le transport des marchandises se fait dans l'optique du service « juste-à-temps ». Le camion et la route permettent, à coup sûr, d'atteindre cet objectif facilement. Le mode de transport à privilégier doit tenir compte du type de marchandises transportées, du lieu d'origine et d'arrivée, de la distance de transport et de la disponibilité de l'infrastructure de transport (carte 3). Certaines marchandises peuvent supporter un temps de transport plus long (ex. : bois ouvré), alors que d'autres doivent être livrées dans les meilleurs délais (ex. : fruits et légumes).

À titre d'exemple, la ressource est généralement transportée par camion parce qu'il n'y a pas d'autre mode disponible au lieu d'extraction ou à l'usine de transformation. Par contre, le transport du bois ouvré vers l'Europe nécessitera l'utilisation de deux modes de transport : la route ou la voie ferrée et le bateau.

Le transport maritime est le mode le plus économique. Avec un litre de carburant, une tonne de marchandises parcourt 28 kilomètres par camion, 95 kilomètres par train et 241 kilomètres par navire. Une étude est en cours de réalisation pour établir les volumes de marchandises transportées par mode.

Le MTQ favorise la mise en action d'un mode de transport et d'une technologie permettant de réduire le nombre de camions sur la route ou encourageant une meilleure utilisation (ex. : charge pleine plutôt que charge partielle) de ce mode de transport.

**Carte 3 – Pourcentages et débits de circulation des véhicules lourds
(DJMA, 2000)**

Présentée dans un fichier à part (503 Ko).

3. RÔLE DU MTQ

Dans les modes de transport ferroviaire, maritime et aérien, le rôle du gouvernement du Québec demeure à ce jour limité même s'il est en croissance constante depuis le milieu des années 1990. Ses interventions se font dans une perspective de complémentarité entre ces modes et avec l'objectif d'assurer aux régions éloignées un service adéquat.

Ainsi, le MTQ soutient les dessertes aériennes et maritimes des régions éloignées ou isolées pendant une certaine période de l'année. Cette aide a pour objectif de permettre, en complément à d'autres moyens de transport, une desserte adéquate du territoire dans des secteurs posant des problèmes d'accès.

En matière d'infrastructures aéroportuaires, son rôle consiste surtout à promouvoir les intérêts québécois auprès des divers intervenants, à encadrer le processus d'implication du milieu dans la gestion d'infrastructures aéroportuaires cédées par le gouvernement fédéral et, finalement, à gérer les équipements ou les infrastructures sous sa compétence.

En plus de soutenir financièrement les dessertes maritimes des régions éloignées, le gouvernement du Québec s'est doté d'une politique québécoise de transport maritime et fluviale. Celle-ci s'articule autour de quatre enjeux principaux : accroître l'utilisation du fleuve Saint-Laurent comme voie de transport et de commerce, utiliser les avantages du fleuve Saint-Laurent comme outils de développement socioéconomique des régions du Québec, accroître la promotion et la valorisation des activités maritimes sur le fleuve Saint-Laurent et favoriser la formation de la main-d'œuvre et le savoir-faire québécois.

Pour aider à la mise en œuvre de cette politique, le gouvernement du Québec, lors du discours du budget 2001-2002, annonçait un programme de 20 000 000 \$ sur cinq ans pour aider au démarrage de projets de transport sur le fleuve, pour consolider le réseau actuel d'infrastructures maritimes et pour faciliter les projets d'intermodalité. Déjà en 1996, le gouvernement du Québec avait adopté une série de mesures fiscales avantageuses pour stimuler l'industrie maritime, telles que des garanties de prêt aux armateurs, des crédits d'impôt aux constructeurs navals, etc.

Finalement, le printemps dernier, le gouvernement du Québec mandatait le MTQ pour négocier avec le gouvernement fédéral la cession de certains ports commerciaux dans le but de constituer un réseau de ports stratégiques sur le fleuve Saint-Laurent.

Il s'est également doté d'un cadre d'intervention en matière de transport ferroviaire des marchandises en territoire québécois. Ainsi, il a défini des orientations pour le maintien d'un réseau d'infrastructures ferroviaires et la revitalisation de ce mode de transport au Québec. En 1999, il instaure le Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire. Ce nouveau programme bénéficie d'un budget de 19 000 000 \$ sur cinq ans. Il vise la réhabilitation des lignes ferroviaires exploitées par un CFIL et la mise en place d'infrastructures liées à des lignes ayant un potentiel intermodal.

BIBLIOGRAPHIE

Gouvernement du Canada, Transports Canada. 1994. Politique nationale des aéroports. Juillet 1994.

Luc Lagimonière et al. Les considérations portuaires dans la planification régionale du Québec. Centre de recherche sur les transports. 1992

Québec (Province) Ministère des Transports. [2001]. Politique de transport maritime et fluvial. Le Québec à la barre. Québec : Ministère des Transports, [2001], 54 pages.

Québec (Province) Ministère des Transports. 1995 La politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires. Québec : Ministère des Transports, Direction des communications, décembre 1995.