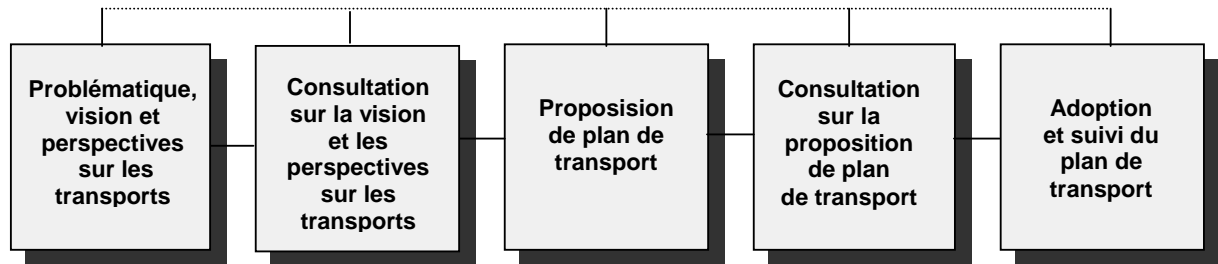


PRÉAMBULE

Le 30 septembre 1996, lors d'une conférence de presse tenue à Sept-Iles 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 :



Le plan de transport se voulant être un outil pour prévoir et hiérarchiser pour tous les modes de transport les interventions les plus aptes à répondre aux besoins des déplacements des personnes et des marchandises avec le souci de l'environnement et de l'aménagement du territoire, il fallait au départ se munir d'une bonne analyse de la problématique régionale.

Comme cette problématique est complexe, il fallait avant de penser à une vision d'ensemble, regarder la situation sur un plan plus sectoriel. C'est ainsi que le présent document a été conçu. De fait, il est constitué d'une série de monographies de sujets plus ou moins individualisés. Ces sujets sont toutefois tous reliés par cette problématique du transport dans la région de la Côte-Nord.

Le présent document n'est donc pas en soi le plan de transport de la Côte-Nord. C'est d'ailleurs pourquoi, son contenu est regroupé sous le thème «Vers un plan de transport pour la Côte-Nord». En fait, les présentes études techniques sont des intrants descriptifs et analytiques qui serviront à l'élaboration d'une vision et d'un plan de transport pour la Côte-Nord. Dans ces derniers documents, des positions plus arrêtées et plus officielles seront émises par le ministère des Transports.

Ces études techniques présentées sous forme de chapitre sont les suivantes :

1. LE CONTEXTE DE RÉALISATION

Ce chapitre présente succinctement les principaux instruments de planification du ministère des Transports, de la région de la Côte-Nord et les grands courants mondiaux et nationaux (mondialisation des marchés, déréglementation des entreprises, etc.) qui influencent et orientent le contenu du plan de transport.

2. LE PORTRAIT GÉOGRAPHIQUE DE LA CÔTE-NORD ET LE DÉCOUPAGE DU TERRITOIRE D'ÉTUDE

Ce chapitre expose en quelques pages les grandes caractéristiques géographiques de la Côte-Nord permettant de saisir rapidement les particularités régionales et de retenir les unités spatiales d'analyse les plus appropriées.

3. L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE SUR LA CÔTE-NORD

Présentées généralement par MRC et pour l'ensemble de la Côte-Nord, les caractéristiques démographiques de la population et des ménages et des perspectives jusqu'à l'an 2016 constituent l'essence de ce chapitre.

4. LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE LA CÔTE-NORD

Ce chapitre traduit dans les limites des informations recueillies et disponibles, la dynamique actuelle et prévisible des flux de transport associés aux principales activités régionales : la forêt, les mines, l'aluminium, les pêches, le tourisme.

5. LE CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

Ce chapitre présente les principales incidences en environnement dues au développement et à l'opération des moyens de transport sur la Côte-Nord.

6. LES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT DES MRC DE LA CÔTE-NORD ET LES TRANSPORTS

Ce chapitre présente les principaux éléments en transport contenus dans les schémas d'aménagement en vigueur et dans les documents sur les objets de la révision du schéma (DOR).

7. LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE DE LA CÔTE-NORD ET LES TRANSPORTS

Le contenu transport du plan de développement stratégique de la Côte-Nord (1994-1999) réalisé par le CRD et de l'Entente-cadre signée avec le Gouvernement est présenté dans ce chapitre.

8. LE TRANSPORT ROUTIER SUR LA CÔTE-NORD

Dans ce chapitre sont présentés les caractéristiques du réseau routier de la Côte-Nord et ses déficiences, les caractéristiques de la circulation et des projections pour les années à venir, l'état de la sécurité routière régionale et le transport des marchandises par camionnage.

9. LES CORRIDORS ROUTIERS EN MILIEU RURAL ET EN TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION

Ce chapitre dresse un portrait de la situation du réseau routier national sur la Côte-Nord en regard du développement sur les abords de la route, analyse l'efficacité des moyens de contrôle des accès en milieu rural et analyse sommairement l'aménagement actuel des traversées d'agglomération.

10. LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Ce chapitre vise à dresser un portrait de la situation de ce secteur d'activité sur la Côte-Nord.

11. LE TRANSPORT MARITIME

Ce chapitre vise également à dresser un portrait de la situation de ce secteur d'activité sur la Côte-Nord ; les ports, les traverses maritimes et les dessertes maritimes y sont traités.

12. LE TRANSPORT AÉRIEN

Tout comme pour les deux chapitres précédents un portrait de la situation de ce secteur d'activité est dressé ; le réseau aéroportuaire et les transporteurs aériens font l'objet d'analyses particulières.

13. LE TRANSPORT COLLECTIF

Ce chapitre rassemble tous les inventaires et analyses relatifs au transport collectif. Chaque section porte sur un mode de transport en particulier : le transport scolaire, le transport adapté, le transport en commun, le transport interurbain, le transport par taxi et par limousine.

14. LE TRANSPORT HORS-ROUTE

Ce chapitre aborde la législation et les efforts entrepris pour établir une législation propre aux véhicules hors route (V.T.T., motoneige). Il aborde également l'offre et la demande sur les réseaux motoneiges et V.T.T. de la Côte-Nord en terme de pression de développement et de sécurité dans les pratiques.

15. LE TRANSPORT NON MOTORISÉ

Ce chapitre traite essentiellement de la situation du vélo sur la Côte-Nord tant au plan des aménagements qu'au plan de la sécurité.

16. LES ROUTES D'ACCÈS SUR LES TERRES PUBLIQUES : ÉTAT DE SITUATION

L'objet de ce chapitre est principalement d'établir l'importance du réseau de routes d'accès aux terres publiques de l'arrière-pays de la Côte-Nord en termes d'étendue du réseau et de sa fréquentation et de présenter les perspectives qui l'entourent.

17. LES QUESTIONNAIRES D'ENQUÊTES DU PLAN DE TRANSPORT

Ce chapitre résume l'ensemble des démarches d'enquêtes auprès des organismes de la Côte-Nord effectuées dans le cadre d'élaboration du plan de transport.

La réalisation de ces études techniques a été supervisée par le Comité technique du plan de transport de la Côte-Nord présidé par M. Doris Mercier, chef du service Inventaires et du plan de la direction de la Côte-Nord du ministère des Transports. Le CRD de la Côte-Nord a été étroitement lié à la démarche. Les principaux participants à l'élaboration de ces documents sont les suivants :

Coordination technique :	François Bissonnette, Mario Desbiens.
Analyse et rédaction :	Hamid Baghdadi, François Bissonnette, Robert Carpentier, Mario Desbiens, Réjean Drouin, Gilles Desgagnés, Yvon Forest, Gilles Grondin, Claude Fleury, Claude Gauthier, Suzanne Hénault, Fabien Lecours, Pierre Lord, Robert Patry, Ralph Plourde, Jean-Louis Ratté, Jacques Ruel, Jacques Therrien.
Cartographie :	Pierre Cauffopé, Monique Gosselin, David Pelletier (stag.)
Montage des textes :	Guylaine Boily
Enquêtes auprès du milieu :	Joëlle Chauveau, Mario Desbiens, Yvon Forest.
Stagiaires :	Madeleine Nadeau, Mireille Pruneau, Dany Sirois
Collaborateurs :	Le nom des auteurs ainsi que des principaux collaborateurs se retrouvent sur la page frontispice de chacun des chapitres.

À noter que les versions de chacune des études techniques présentées dans le présent document sont les plus récentes. Ces versions ne sont cependant pas définitives : elles peuvent tout au long du processus d'élaboration du plan de transport subir des corrections, des ajouts et des mises à jour.

Octobre 1997

VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 1 : CONTEXTE DE RÉALISATION

Analyse et rédaction :

- François Bissonnette, urbaniste
Service économie, statistique et encadrement des plans de transport ;

Collaboration :

- Hamid Baghdadi, économiste
Service économie, statistique et encadrement des plans de transport ;

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1.1. L'ENVIRONNEMENT DE PLANIFICATION INTERNE AU MINISTÈRE.....	3
1.1.1 NATURE ET RÔLE D'UN PLAN DE TRANSPORT.....	3
1.1.2 CADRE MINISTÉRIEL DE RÉFÉRENCE.....	4
1.1.3 POLITIQUES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET PROGRAMME D'AIDE	6
1.2. L'ENVIRONNEMENT DE PLANIFICATION EXTERNE	7
1.2.1 POLITIQUE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL	7
1.2.2 LA LOI SUR L'AMÉNAGEMENT ET L'URBANISME.....	8
1.2.3 LES AUTRES LOIS ET POLITIQUES GOUVERNEMENTALES.....	9
1.3. L'ENVIRONNEMENT POLITIQUE, ÉCONOMIQUE ET ÉCOLOGIQUE NATIONAL ET INTERNATIONAL.....	10
1.3.1 LA MONDIALISATION DES ÉCONOMIES.....	11
1.3.2 LA DÉRÉGLEMENTATION DES ENTREPRISES.....	12
1.3.3 LA NOUVELLE ORIENTATION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL EN MATIÈRE DE FINANCEMENT ET D'EXPLOITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT.....	16
1.3.4 LA GESTION PLUS RIGOREUSE DES FINANCES PUBLIQUES.....	17
1.3.5 LE JUSTE-À-TEMPS ET L'INTERMODALITÉ.....	18
1.3.6 LE DÉVELOPPEMENT DURABLE : POUR UNE NOUVELLE VISION DU DÉVELOPPEMENT	21
CONCLUSION.....	21
BIBLIOGRAPHIE	23

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : RÔLES DU PLAN DE TRANSPORT	3
FIGURE 2 : LE PLAN DE TRANSPORT PARMIS LES INSTRUMENTS STRATÉGIQUES.....	4

INTRODUCTION

Au début des années '90, le ministère des Transports réalise un exercice de planification stratégique qui a permis de préciser sa mission et d'effectuer des choix stratégiques qui en découlent et qui balisent l'ensemble de ses actions. En 1992, il entreprend une série de plans de transport à l'échelle des régions administratives et des grandes agglomérations urbaines. Des premiers plans ont alors été amorcés pour les agglomérations de Montréal et de Québec ainsi que pour les régions de l'Outaouais et de la Basse-Côte-Nord.

Le contexte de planification du Ministère a ainsi grandement évolué au cours des dernières années. Cette évolution se caractérise notamment par une plus grande reconnaissance des interrelations entre les transports, l'aménagement du territoire, le développement économique et l'environnement. Désormais, il apparaît essentiel au Ministère de tenir compte de ces interrelations pour mieux planifier ses interventions et assurer ainsi une plus grande efficacité des infrastructures et équipements de transport.

Le Ministère entend aussi soutenir efficacement la compétitivité économique de chacune des régions du Québec. Mais son rôle de soutien s'exerce dans un contexte de contraintes financières et dans un environnement économique mondial en pleine mutation. Les attentes en matière de transport sont élevées et les conditions économiques ne permettent pas, pour le moment, d'envisager une augmentation substantielle des budgets accordés au transport. Il faut donc faire des choix et viser la recherche de solutions novatrices permettant une gestion et une utilisation plus efficaces des infrastructures et systèmes existants. Bref, les choix d'interventions ne peuvent plus se faire à la pièce ou de façon isolée.

Le Ministère considère également essentiel de s'associer à ses partenaires régionaux pour favoriser l'émergence d'une vision régionale et en arriver à des choix partagés ainsi qu'à des interventions harmonisées et cohérentes, menant à des solutions efficaces et durables. Les plans de transport régionaux apparaissent alors comme un instrument de planification stratégique sectoriel qui permet de cerner l'ensemble de ces considérations.¹

Pour la Côte-Nord, la démarche de plan de transport a été amorcée en 1996. Le ministère des Transports a alors associé très étroitement le CRD de la Côte-Nord à cette démarche par la présence de représentants de l'organisme sur les comités chargés d'élaborer le plan.

L'élaboration du plan de transport se fait à l'intérieur d'un contexte institutionnel, réglementaire, économique, environnemental et politique dont on doit connaître les grands paramètres, si l'on veut que celui-ci soit adapté aux réalités rencontrées.

Le présent chapitre présente ces grands paramètres qui serviront de référence pour l'élaboration des orientations et des moyens d'action du plan de transport. Il sera ainsi abordé successivement :

¹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Guide d'élaboration des plans de transport régionaux, guide général*, premier rapport d'étape, mars 1996, p. 3.

Contexte de réalisation

- L'environnement de planification interne au ministère des Transports : la nature et le rôle d'un plan de transport, la mission et les choix stratégiques du Ministère, les politiques du Ministère ;
- L'environnement de planification externe au ministère des Transports : la planification stratégique du CRD, la révision des schémas d'aménagement des MRC, quelques lois gouvernementales touchant la planification ;
- L'environnement politique, économique et social soient les contextes politiques, juridiques, économiques, socio-démographiques, environnementaux et financiers du Québec.

1.1. L'ENVIRONNEMENT DE PLANIFICATION INTERNE AU MINISTÈRE

1.1.1 Nature et rôle d'un plan de transport

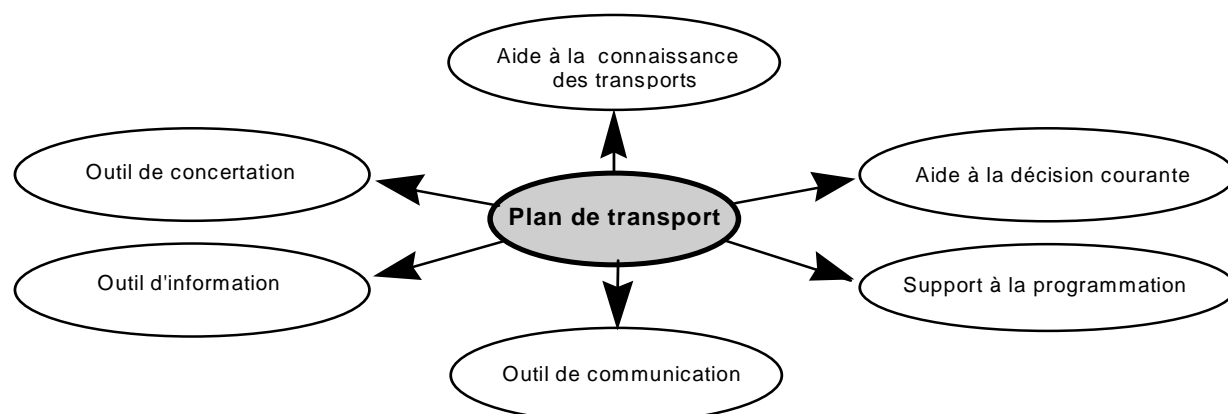
Le plan de transport se définit comme **UN OUTIL MINISTÉRIEL POUR PLANIFIER, DE FAÇON INTÉGRÉE ET OPTIMALE, LES SYSTÈMES ET LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES.**

Le plan de transport fournit au Ministère et à ses partenaires de la région :

- Une vision d'avenir régionale, qui permet au Ministère de mieux adapter ses interventions futures au contexte particulier de la région ;
- Une vision intégrée, basée sur une analyse des liens étroits entre les transports, l'aménagement du territoire, le développement économique et l'environnement ;
- Une vision multimodale, qui considère l'ensemble des modes de transport comme un tout cohérent, tant pour le transport des personnes que pour le transport des marchandises.

Au plan quotidien, le plan de transport joue plusieurs rôles. Il constitue d'abord un outil d'aide à la connaissance des transports et du milieu régional puisqu'il donne lieu à la collecte et à l'analyse d'une masse de renseignements sur la situation actuelle et prévisible des transports et sur le développement de la région. Le plan constitue également un outil de prise de décision qui permet au Ministère d'harmoniser ses interventions, d'en établir les priorités à moyen et à long terme qu'il s'agisse de mesures de programmes ou de projets. Il constitue aussi un outil de communication d'information et de concertation avec les acteurs régionaux.

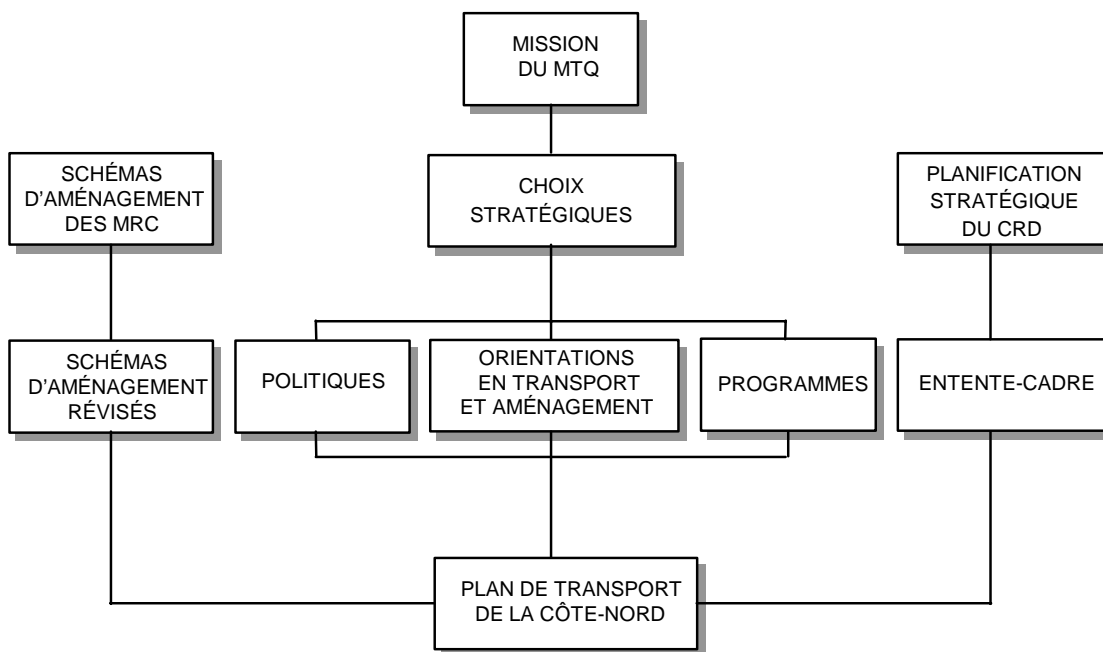
FIGURE 1 : RÔLES DU PLAN DE TRANSPORT



1.1.2 Cadre ministériel de référence

Les principaux instruments stratégiques ministériels qui encadrent la réalisation des plans de transport régionaux sont la mission du Ministère, ses choix stratégiques et ses orientations en transport et en aménagement du territoire. Les politiques et programmes du Ministère permettent quant à eux de baliser les interventions qui seront proposées dans le cadre de la réalisation des plans de transport régionaux. La Figure 2 illustre les liens entre ces instruments de planification interne au Ministère et le plan de transport et illustre également les liens du plan de transport de la Côte-Nord avec deux démarches de planification externe à laquelle le Ministère est associé soit la révision des schémas d'aménagement des MRC et la planification de développement régional.

FIGURE 2 : LE PLAN DE TRANSPORT PARMIS LES INSTRUMENTS STRATÉGIQUES



1.1.2.1 MISSION ET CHOIX STRATÉGIQUES

La mission du Ministère se définit de la façon suivante :

«Assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires et qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions. Le Ministère réalise sa mission avec un souci constant de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et l'environnement».

Les choix stratégiques du Ministère traduisent ses réflexions sur la manière dont il prévoit accomplir sa mission au cours des prochaines années. Ils reflètent également ses préoccupations relatives à la sécurité et à l'environnement. Pour la période 1997-2000², les orientations et les objectifs du plan stratégique du Ministère sont les suivants :

<p>Soutenir le développement économique de toutes les régions du Québec par des infrastructures et des services qui assurent le transport des personnes et des marchandises de manière à favoriser la compétitivité des entreprises québécoises.</p> <ul style="list-style-type: none">• Faire en sorte que les entreprises et l'industrie touristique disposent d'infrastructures et de services de transport adéquats à meilleur coût ;• Alléger le cadre normatif et réglementaire du transport des marchandises et des personnes, et l'harmoniser avec ceux des provinces et des États voisins ;• Soutenir les entreprises et les organismes dans la promotion, sur les marchés extérieurs, de l'expertise du Québec en matière de transport ainsi que des avantages à tirer de ses infrastructures, de ses systèmes et de ses services de transport.	<p>Assurer la mobilité et la sécurité des usagers par la préservation des infrastructures et l'intégration des systèmes de transport avec le souci de l'environnement et de l'aménagement.</p> <ul style="list-style-type: none">• Préserver de façon optimale les infrastructures et les équipements ;• Améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation ;• Accroître l'intermodalité et l'intégration des systèmes de transport des personnes et des marchandises ;• Tenir compte des dimensions environnementales et énergétiques dans la planification, la conception et l'exécution des interventions ;• Privilégier, en coopération avec nos partenaires, la recherche et le transfert technologique.	<p>Desservir efficacement la population et préserver la qualité des services offerts en répondant à ses nouveaux besoins, cela en étroite collaboration avec le personnel et en concertation avec les partenaires.</p> <ul style="list-style-type: none">• Rechercher des modes de financement plus efficaces et des façons plus économiques d'assurer les services en ayant recours au partenariat avec les secteurs public et privé au besoin ;• Rechercher l'amélioration continue de la gestion, de la performance ainsi que de la qualité des produits et des services en tenant compte des besoins des usagers ;• Susciter la participation du personnel à l'amélioration continue des produits et des services en le responsabilisant davantage et en l'aidant à s'adapter au changement.
--	--	---

² MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Plan stratégique 1997-2000, Québec, mai 1997, 45 pages.

Les orientations et les priorités d'intervention qui seront formulées dans les plans de transport devront nécessairement tenir compte de la volonté du Ministère de mettre l'accent sur le maintien en bon état des réseaux et systèmes de transport. L'importance accordée au développement de l'intermodalité devra aussi se refléter dans les plans de transport, notamment par des choix d'intervention visant une meilleure intégration des systèmes de transport des personnes et des marchandises. Enfin, le soutien au développement économique régional devra être une préoccupation importante, voire même un des principaux objectifs des plans de transport.

1.1.3 Politiques du ministère des Transports et programme d'aide

Les politiques du Ministère traduisent les plus importantes préoccupations qui viennent moduler la manière dont il exerce sa mission, notamment celles ayant trait à la sécurité, à l'environnement, à la qualité de vie et à l'acuité des services de transport offerts.

Le ministère des Transports a des politiques sur plusieurs volets de ses activités. Dans le présent chapitre, l'on se limite à lister ces politiques et ces projets de politiques alors que dans les chapitres subséquents l'applicabilité et l'adaptabilité de ces politiques vis-à-vis la région et le sujet traité seront expliquées. Ainsi, le Ministère a des politiques sur les items suivants :

- Politique de sécurité dans les transports - volet routier ;
- Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal ;
- Politique d'admissibilité au transport adapté ;
- Politique sur les parcs routiers ;
- Politique sur le vélo ;
- Politique en matière d'infrastructures aéroportuaires ;
- Projet de politique en transport des personnes ayant des limitations ;
- Projet de politique sur la gestion des corridors routiers ;
- Projet de politique sur le bruit ;
- Projet de politique sur le transport des marchandises.

Les politiques relatives au transport routier seront traitées dans le chapitre afférent ; celle ayant trait au vélo dans le chapitre du transport non motorisé, celle sur le transport d'infrastructures aéroportuaires dans le chapitre du transport aérien.

Par ailleurs, le Ministère gère un certain nombre de programmes notamment des programmes d'aide au transport collectif : programme d'aide en transport en commun, programme d'aide au transport adapté pour les personnes handicapées. Dans le chapitre sur le transport collectif ces programmes seront expliqués.

1.2. L'ENVIRONNEMENT DE PLANIFICATION EXTERNE

La planification stratégique des Conseils régionaux de développement issue de la politique gouvernementale de développement régional et le processus de révision des schémas d'aménagement des municipalités régionales de comté et des communautés urbaines sont deux démarches importantes dont le plan de transport doit tenir compte. En effet, le contenu des documents produits au cours de ces deux démarches de planification reflète la vision des intervenants du milieu en matière de développement économique et d'aménagement du territoire.

1.2.1 Politique gouvernementale de développement régional

La politique gouvernementale de développement régional, mise en place en 1992, est basée sur un partenariat et prévoit une stratégie d'accompagnement et de responsabilisation du milieu. Elle vise à améliorer les conditions économiques, sociales et culturelles afin de permettre un développement respectueux du milieu. Ainsi, les ministères et organismes gouvernementaux sont amenés à davantage tenir compte des spécificités régionales dans leurs interventions, tandis que les intervenants régionaux sont invités à faire des choix et à décider du développement de leur région.

Le gouvernement a reconnu, par décret, les Conseils régionaux de développement en tant qu'instances régionales représentatives en matière de développement régional. Les Conseils régionaux sont des corporations privées sans but lucratif financées par l'État en vertu d'un contrat de collaboration. Outre la concertation régionale, la responsabilité principale des Conseils régionaux est de définir les priorités de développement de la région et de convenir d'une entente-cadre avec le gouvernement.

Pour ce faire, le Conseil régional a la tâche de réaliser une démarche de planification stratégique impliquant l'ensemble des intervenants régionaux et le gouvernement. À l'issue de cet exercice, le Conseil régional adopte un plan stratégique de développement dégageant des consensus autour des priorités régionales de développement. Par la suite, le gouvernement signe avec le Conseil régional une entente-cadre portant sur les axes et les priorités de développement auxquels il entend s'associer. La mise en oeuvre de cette entente-cadre se traduit par la signature d'ententes spécifiques avec les ministères ou organismes gouvernementaux concernés. Dans certains cas, comme par

exemple dans la région de la Côte-Nord, l'entente-cadre peut même donner lieu à un engagement visant à élaborer un plan de transport régional.³

Mais outre l'élaboration même d'un plan de transport régional, le plan stratégique de développement peut porter sur une foule de composantes directement ou indirectement reliées au transport. Dans le chapitre relatif au développement régional, les éléments relatifs au transport contenu dans le plan de développement stratégique de la Côte-Nord (1994-1999) sont présentés.

1.2.2 La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.A.U.) adoptée en 1979, avait comme objectifs, «d'établir le cadre d'élaboration et d'application des règles relatives à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme, et de donner aux municipalités régionales de comté et aux municipalités locales la responsabilité de l'élaboration et de la mise en oeuvre de ces règles d'aménagement et d'urbanisme».⁴

Le schéma d'aménagement est l'outil privilégié par la Loi. Il constitue un document légal pour structurer l'organisation du territoire en fonction des grandes orientations fixées par la MRC pour l'aménagement de son territoire.

La L.A.U. fixe également les règles quant à l'élaboration, à la modification et à la révision des schémas d'aménagement. Les premiers schémas d'aménagement du territoire sont presque tous déjà en vigueur (à deux exceptions près) dans toutes les MRC et communautés urbaines. Leur révision est prévue à tous les cinq ans. C'est dans ce contexte que la révision des schémas d'aménagement est amorcée dans la plupart des MRC.

Afin d'améliorer le contenu des schémas d'aménagement révisés, le gouvernement apportait des modifications à la Loi en 1993. Ces modifications ont eu pour effet d'augmenter le contenu obligatoire et facultatif des schémas en matière de transport, notamment en ce qui concerne la planification du transport terrestre (contenu obligatoire), l'organisation du transport maritime et aérien (contenu facultatif), et les contraintes majeures à l'occupation du sol occasionnées par les voies de circulation (contenu obligatoire). D'autres composantes du schéma d'aménagement peuvent avoir des conséquences sur la planification du transport, soit l'identification de zones prioritaires d'aménagement (contenu facultatif), et le plan d'action qui accompagne le schéma (contenu obligatoire).

³ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Guide d'élaboration des plans de transport régionaux, guide général*, premier rapport d'étape, mars 1996, p. 12.

⁴ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Cadre d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et de la politique gouvernementale de développement régional*, Formation en aménagement du territoire et en développement régional, chapitre 4, p.3.

La planification de l'aménagement du territoire qui sera réalisée dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement sera donc une occasion pour développer une vision cohérente, globale et intégrée de l'aménagement du territoire, du développement régional et des transports.

Dans ce contexte, la révision des schémas d'aménagement constitue, avec l'élaboration des plans de transport régionaux, un moment privilégié, pour le Ministère, d'établir des consensus régionaux sur les priorités à fixer en matière de transport avec les intervenants du milieu. Les priorités d'intervention retenues dans les plans de transport seront également guidées par les choix stratégiques du Ministère et par les orientations qu'il s'est donné en matière de transport et d'aménagement du territoire.⁵

Actuellement les cinq municipalités régionales de la Côte-Nord sont à l'étape de l'énoncé des éléments qui feront l'objet d'une révision du schéma d'aménagement ou à l'étape de l'élaboration d'une proposition de schéma d'aménagement révisé.

Dans le chapitre portant sur l'aménagement du territoire, il sera présenté les préoccupations du milieu régional en matière de transports exprimées à l'intérieur des schémas d'aménagement des MRC et des documents sur les objets de leur révision et l'on fera ressortir les éléments de ces documents qui sont porteurs d'impacts sur les systèmes de transport régionaux.

1.2.3 Les autres lois et politiques gouvernementales

Les lois et politiques présentées dans cette section sont celles qui ont des liens directs ou indirects avec les transports, ce qui justifie leur prise en compte lors de l'élaboration des plans de transport.⁶

Loi sur la protection du territoire agricole

Avec l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection du territoire agricole* en novembre 1978 et la délimitation d'une zone agricole permanente à l'échelle du Québec, le gouvernement québécois a tenu à démontrer l'importance qu'il accordait à la protection du territoire et des activités agricoles.

La *Loi sur la protection du territoire agricole* ayant préséance sur toute disposition inconciliable d'une loi générale ou spéciale, d'un schéma d'aménagement, d'un plan directeur ou d'un règlement d'urbanisme, la considération des limites de la zone agricole devra faire partie intégrante de l'élaboration des plans de transport.

⁵ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Guide d'élaboration des plans de transport régionaux, guide général*, premier rapport d'étape, mars 1996, p. 13-14.

⁶ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Guide d'élaboration des plans de transport régionaux, guide général*, premier rapport d'étape, mars 1996, p. 16 et 17.

Loi sur la qualité de l'environnement

Cette loi vise à préserver la qualité de l'environnement et à promouvoir son assainissement en vue de prévenir la détérioration et d'assurer la protection des espèces vivantes et des biens.

Le ministère de l'Environnement et de la Faune (MEF) révisé actuellement le régime d'évaluation environnementale. Afin de favoriser la considération des enjeux environnementaux dès le début de tout exercice de planification, le MEF souhaite l'évaluation environnementale de tous les projets de politiques et de programmes élaborés par le gouvernement.

Stratégie québécoise d'efficacité énergétique

Le Gouvernement du Québec, en proposant une stratégie d'efficacité énergétique, avait comme but prioritaire d'améliorer la situation du consommateur d'énergie, qu'il s'agisse d'une entreprise ou d'un individu. L'amélioration de la situation du consommateur n'est toutefois pas le seul bénéfice qu'entraîne une meilleure utilisation de l'énergie. En effet, l'efficacité énergétique entraîne aussi des impacts positifs sur le développement économique et l'environnement.

Pour le gouvernement, l'efficacité énergétique doit devenir un critère d'analyse, considéré pour l'ensemble des décisions qu'il est amené à prendre et qui auront des implications directes ou indirectes significatives sur la consommation d'énergie. Dorénavant, tous les ministères et organismes gouvernementaux devront faire état, au cours de l'analyse de leurs politiques et programmes, des implications éventuelles des décisions proposées sur le plan de l'efficacité énergétique.

1.3. L'ENVIRONNEMENT POLITIQUE, ÉCONOMIQUE ET ÉCOLOGIQUE NATIONAL ET INTERNATIONAL

En plus des politiques, des règlements et des instruments de planification déjà mis en place pour le gouvernement du Québec, le plan de transport régional de la Côte-Nord devra tenir compte des réalités économiques, politiques et environnementales nationales et internationales qui l'entourent. Les principaux éléments de cet ordre à prendre en considération sont les suivants :

- La mondialisation des économies ;
- La déréglementation de certains secteurs d'activités;
- Les nouvelles orientations du gouvernement fédéral en matière de financement et d'exploitation des infrastructures de transport ;
- La gestion plus serrée des finances publiques ;
- Les nouvelles approches logistiques de transport des marchandises : le juste-à-temps et l'intermodalité ;

- Le développement durable.

Pour chacun de ces thèmes, une vue très générale de la situation sera donnée dans les pages qui suivent ; celle-ci sera complétée par les défis pour la Côte-Nord que soulèvent ces courants nationaux et internationaux. L'analyse de l'impact national est tirée principalement des études techniques du plan de transport de Québec et des documents thématiques élaborés par les différents ministères du Gouvernement du Québec pour les besoins de la Conférence sur le devenir social et économique du Québec tenue en mars 1996.

1.3.1 La mondialisation des économies

La croissance économique que connaît actuellement le Québec repose en grande partie sur la vigueur de ses exportations. Cela est aussi vrai pour le Canada et pour de nombreuses autres régions du monde. De façon générale, la croissance économique a été stimulée par l'expansion des échanges internationaux qui, à son tour, est favorisée par la libéralisation du commerce international et par les progrès rapides réalisés dans les technologies de l'information (TI) et dans le transport.

La libéralisation des échanges

De 1960 à 1993, les pays de l'OCDE ont vu leurs exportations croître presque deux fois plus vite que leur production, soit 6 % par année comparativement à 3,5 %. En plus de la chute des tarifs, qui sont passés d'un taux variant entre 15 % et 20 % dans les années 50 à un taux inférieur à 7 % au début des années 90, l'expansion des échanges a été stimulée, d'une part, par l'adhésion de nouveaux pays (les pays de l'Europe de l'Est par exemple) aux accords du GATT, devenu par la suite l'Organisation mondiale du commerce, et par l'élargissement de ces accords aux produits agricoles et aux services. Soulignons à cet égard, que les accords régionaux de libre-échange (Canada-États-Unis-Mexique ; l'union européenne, etc.) agissent en quelque sorte de paliers intermédiaires aux accords multilatéraux.

Par ailleurs, l'investissement direct étranger a crû à un rythme à peu près quatre fois supérieur à celui de la production au cours des quinze dernières années. Ainsi, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement estime qu'un tiers de la production mondiale est assuré actuellement par des entreprises multinationales. En établissant des réseaux intégrés de production, ces entreprises ont contribué grandement à l'expansion des échanges internationaux.

Les technologies de l'information (TI)

Les entreprises multinationales ont de plus en plus recours aux TI pour synchroniser et coordonner leurs activités de production et de distribution disséminées à travers le monde. Ce faisant, elles modifient la structure de l'économie mondiale et favorisent la spécialisation régionale. Ceci, en retour, multiplie les possibilités d'échange commercial.

Les TI n'améliorent pas seulement l'activité des multinationales. Elles ont énormément contribué à l'expansion et à l'amélioration des systèmes financiers et monétaires mondiaux. On reste sidéré par la vitesse avec laquelle des volumes considérables de capitaux sont déplacés d'une région vers une autre.

Le transport⁷

La globalisation des marchés favorise une réorganisation de la production et de la distribution à une échelle continentale voire mondiale. En ce qui concerne le secteur manufacturier, on constate que de plus en plus d'usines obtiennent des mandats de production continentaux et même dans certains cas mondiaux. Du côté de la distribution, on observe une tendance vers un acheminement aussi direct que possible entre le point de production et le point de consommation, ce qui remet en cause notamment les circuits traditionnels de redistribution du Canada central vers le reste du pays.

Ce nouveau contexte a pour effet de favoriser un changement important au niveau de la géographie des transports au Québec ; en effet, il favorise un déplacement de l'axe principal de mouvement des marchandises davantage vers une orientation nord-sud par rapport au traditionnel axe est-ouest qui a été dominant jusqu'ici. Ces changements contribuent également à donner à la fonction «transport» une importance stratégique accrue particulièrement en ce qui concerne les infrastructures et systèmes permettant les échanges de marchandises avec l'extérieur.

Défis pour la Côte-Nord

Pour la Côte-Nord, la mondialisation des marchés pose comme défis de maintenir et de développer des infrastructures en transport permettant aux entreprises de soutenir la compétition internationale. La Côte-Nord devra également chercher à tirer profit de sa position maritime dans l'axe nord-sud de la voie maritime du Saint-Laurent et conséquemment du marché nord-américain ainsi que de sa position d'avant-poste sur l'atlantique par rapport au marché européen.

1.3.2 La déréglementation des entreprises

Une série de mesures libéralisant les échanges⁸

⁷ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Service des politiques en transport multimodal, *Le transport multimodal, Agglomération de Québec*, 1996, p. 2.

Contexte de réalisation

La Loi nationale sur les transports, adoptée par le Parlement fédéral en 1987, est venue assouplir substantiellement le cadre législatif des transports au Canada. Son but était de réduire la réglementation sur le plan économique tout en faisant de la sécurité une question primordiale. Cette législation visait à améliorer l'efficacité opérationnelle et à étendre la gamme des services offerts en favorisant la concurrence aussi bien entre les différents modes de transport qu'au sein de chacun d'eux. D'autres législations fédérales, spécifiques à des modes de transport, sont venues préciser ces orientations, telle la Loi de 1987 sur les transports routiers.

Au Québec, l'adoption de la Loi sur le camionnage, également en 1987, a permis d'harmoniser les dispositions législatives du Québec relatives au camionnage intraprovincial à celles du Parlement canadien.

En ce qui concerne le mode ferroviaire, le Québec a procédé à une refonte en profondeur de la Loi sur le chemin de fer. Ces changements ont permis de moderniser cette loi et vont favoriser la création de chemin de fer d'intérêt local (CFIL).

Relativement au transport maritime, le gouvernement fédéral a entrepris un examen approfondi de la politique maritime. Le but de l'examen est l'implantation de services maritimes efficaces à prix abordable ; la rationalisation, la commercialisation et la réduction des subventions sont des priorités. La nouvelle politique servira à mieux adapter les infrastructures et les niveaux de service aux besoins des usagers et à mettre en oeuvre le concept de commercialisation ou d'utilisateur payeur. Ce processus lui permettra également de se mettre à jour sur le plan des dispositions législatives et réglementaires.

Concernant le transport aérien, le gouvernement fédéral a annoncé une nouvelle politique nationale des aéroports, son intention de commercialiser le système de navigation aérienne et une nouvelle politique de transport aérien internationale. Cette politique vise une certaine libéralisation quant à l'autorisation d'exploitation des transporteurs canadiens.

⁸ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Service des politiques en transport multimodal, *Le transport multimodal, Agglomération de Québec*, 1996, p. 2.

Les effets de la déréglementation dans le secteur du transport⁹

Dans le secteur du transport par camion, la déréglementation a surtout touché le transport de marchandises générales alors que la réglementation dans le domaine du transport en vrac demeure exigeante.

La réglementation relative au camionnage en vrac contrôle le nombre de permis et de camions oeuvrant dans chaque région, les tarifs par l'établissement de prix planchers ainsi que certains aspects qui concernent la répartition du travail entre les détenteurs de permis.

La loi fédérale qui permet aux provinces de légiférer en matière de camionnage extra et intraprovincial est en cours de modification. En conséquence, les entreprises de camionnage qui déclareront faire du transport extraprovincial ne seront plus réglementées à compter du 1^{er} janvier 1998. Dans les faits, rien n'empêchera un transporteur intraprovincial de se déclarer transporteur extraprovincial et de commencer à opérer dans un contexte de déréglementation économique complet. Par conséquent, le permis (protectionniste) requis pour le transport intraprovincial deviendra peu utile, voire caduc. Or, l'émission du permis de transport, par la Commission des transports du Québec, constitue un des moyens pour le gouvernement de s'assurer que les normes de sécurité ainsi que la protection du réseau routier sont respectées et que les droits de taxation sont acquittés. Une nouvelle méthode devra être mise en oeuvre permettant d'exercer un contrôle sur l'activité du transporteur par le biais d'une autorisation de circuler assortie de l'obligation envers la sécurité et la protection du patrimoine routier.

Dans le secteur du transport ferroviaire, la réglementation du gouvernement fédéral avait été mise en place pour favoriser le développement des infrastructures du réseau canadien des chemins de fer. Des dispositions avaient été prévues pour que le réseau soit conservé et entretenu par les entreprises monopolistiques à qui il avait été confié.

L'évolution de la structure industrielle, et de la concurrence que livrent maintenant les réseaux ferroviaires américains, ou que livrent d'autres modes de transport au transport ferroviaire, ont fait en sorte de rendre relativement moins rentable l'opération de certains tronçons. La déréglementation fédérale concerne entre autres ce problème. Les règles permettant à une entreprise oeuvrant dans le transport ferroviaire de démanteler les parties non rentables de son réseau seront dorénavant sensiblement allégées, notamment en matière de justification de l'intérêt public.

D'un point de vue d'affaires, il semble justifié que le gouvernement cesse d'exercer des pressions pour qu'une entreprise, même monopolistique, maintienne des activités dont la rentabilité est relativement plus faible que celle d'autres secteurs de l'économie où elle pourrait investir. Cependant les évidences économiques, aussi fortes soient-elles,

⁹ Source : MINISTÈRE DES FINANCES DU QUÉBEC, *L'économie du Québec: revue des changements structurels*, document thématique de la conférence sur le devenir social et économique du Québec, mars 1996, pp. 64 à 67.

disparaissent rapidement lorsque la question du démantèlement du réseau ferroviaire est abordée en fonction du bien commun.

En fait, l'intérêt du Québec vise, d'une part, à protéger le réseau routier des lourdes charges pour lesquelles le rail est particulièrement bien adapté et à améliorer la sécurité routière et, d'autre part, à protéger l'avenir des industries tributaires du chemin de fer dont dépend souvent l'économie régionale.

Dans le secteur du transport aérien, l'essentiel de la réglementation en vigueur avant 1987 vise à définir des territoires dédiés pour chacun des transporteurs nationaux et régionaux, limitant ainsi toute concurrence, mais aussi toute croissance, tout en ne favorisant pas l'efficacité ni la baisse des tarifs.

La déréglementation au Canada a été rendue nécessaire à la suite de la déréglementation faite aux États-Unis, quelques années plus tôt. À cette occasion, le transporteur national Air Canada fut privatisé et le transporteur Canadien Pacifique fut acquis par PWA (1987) pour devenir Canadien International. Les transporteurs régionaux indépendants ont été par la suite peu à peu remplacés par des transporteurs affiliés aux grands transporteurs.

La déréglementation a aussi eu pour conséquence de favoriser l'émergence de transporteurs indépendants sur les marchés domestiques et internationaux de l'affrètement. Ces derniers concurrencent Air Canada et Canadien International sur plusieurs de leurs principales destinations.

La déréglementation dans le secteur aérien se caractérise donc par une augmentation très sensible de la concurrence. Cet état de fait donne lieu à des pratiques énergiques de la part des transporteurs pour s'accaparer la clientèle, notamment par l'offre quasi systématique de tarifs réduits. En effet, les statistiques montrent qu'environ 65 % des voyageurs ont profité de telles réductions en 1993.

Enfin, la concurrence féroce que se livrent les transporteurs européens privés et publics indique que la tendance à la déréglementation des entreprises de ce secteur pourrait conduire au relâchement des contraintes concernant le contrôle et la propriété. Les principaux transporteurs canadiens constitueraient alors des acquisitions potentielles pour les géants de l'aviation civile.

Dans le secteur du transport maritime, l'importance de la réglementation diffère selon que le transport s'effectue dans des eaux internationales (peu réglementé) ou nationales (très réglementé).

Dans le cas du transport maritime ayant pour origine et destination un port du même pays, le Canada comme les États-Unis limitent l'accès à ces marchés à leurs transporteurs nationaux. Ce comportement protectionniste est régulièrement contesté.

Sur le plan international, les perspectives se trouvent étroitement liées à l'intensité du transport intercontinental résultant des échanges entre les différents blocs commerciaux. Le dynamisme des activités maritimes et portuaires dépend donc très fortement des efforts visant à une libéralisation accrue des échanges à l'échelle mondiale. Toute

mesure visant à renforcer les échanges hors de l'ALÉNA, ou entre l'ALÉNA et les autres blocs, constitue un potentiel très fort de développement du secteur.

Défis pour la Côte-Nord

La nouvelle tendance de laisser libre cours au marché et conséquemment de laisser celui-ci déterminer les infrastructures qui peuvent se maintenir pose des défis de taille pour les régions à faible densité de population. Traditionnellement déficitaire et ayant un nombre potentiel limité de consommateurs, celles-ci devront déployer beaucoup d'imagination pour augmenter l'utilisation de leurs infrastructures tout en diminuant les coûts d'opération et d'entretien de celles-ci.

1.3.3 La nouvelle orientation du gouvernement fédéral en matière de financement et d'exploitation des infrastructures de transport¹⁰

Le gouvernement fédéral a joué historiquement un rôle important dans le financement et l'exploitation des infrastructures et services de transport maritime, aérien et ferroviaire relevant de sa compétence. En vue d'alléger son fardeau financier, son intervention s'est modifiée au cours des dernières années. Elle a pris la forme d'un désengagement de sa part dans certaines activités ou encore d'un transfert de responsabilités à des entités locale, régionale ou provinciale.

Les nouvelles orientations rendues publiques par Transports Canada en 1994, motivées principalement par la question du déficit budgétaire, annoncent un changement très important dans l'intervention du gouvernement fédéral au niveau des réseaux de transport maritime, aérien et ferroviaire. Ces orientations consistent à changer les politiques, les lois et les attitudes qui entravent la gestion efficace, qui réglementent inutilement les activités et qui empêchent de rationaliser l'infrastructure. Elles visent aussi à retirer le Gouvernement fédéral des activités purement opérationnelles, pour axer davantage les dépenses des secteurs sur les exigences essentielles du réseau, notamment la sécurité, l'efficacité, la protection de l'environnement et sur l'aide à la transition. Les objectifs poursuivis par ces nouvelles orientations sont de réduire le budget d'opération de Transports Canada de 75 % d'ici cinq ans, d'abolir ou de réduire considérablement les subventions directes aux transports (1,6 milliards de dollars/an) et de commercialiser le plus grand nombre d'activités possibles.

Cette nouvelle politique fédérale constitue en fait une accélération de politiques déjà existantes. Il s'agit d'une opération d'une ampleur considérable qui se caractérise par la vitesse avec laquelle elle est mise en oeuvre. L'outil principal de cette politique est la commercialisation, un terme qui regroupe un vaste éventail d'options, allant de la formation d'agences gouvernementales ou encore d'organismes à but non lucratif, à des partenariats avec des entreprises publiques et privées jusqu'à la privatisation.

¹⁰ Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Service des politiques en transport multimodal, *Le transport multimodal, agglomération de Québec*, 1996, p. 6.

Défis pour la Côte-Nord

Les nouvelles orientations du gouvernement fédéral en matière de financement et d'exploitation d'infrastructures en transport amènent le gouvernement du Québec, les autorités municipales et les organismes régionaux à réévaluer l'ensemble du fonctionnement des infrastructures en transport.

Pour la Côte-Nord, le changement est d'autant plus grand et plus important qu'elle possède sur son territoire plusieurs infrastructures originellement de responsabilité fédérale.

1.3.4 La gestion plus rigoureuse des finances publiques¹¹

Le gouvernement du Québec tout comme celui du Canada et de nombreux autres pays développés, ont connu des déficits budgétaires significatifs pendant plusieurs années particulièrement en raison de la conjoncture économique et des taux d'intérêts élevés.

Pour revenir à des surplus du solde des opérations courantes, les gouvernements se sont engagés dans un contrôle des revenus et des dépenses plus marqué. Les administrations municipales ont dû également s'engager dans cette voie.

Pour le ministère des Transports dont le gros des parts budgétaires sont affectés au réseau routier, le plan d'action pour l'horizon 1995-2000 a pour orientation globale de consolider le réseau en optimisant son efficience.

Cette orientation générale du Ministère se traduira par la poursuite de trois objectifs particuliers :

- assurer une meilleure conservation du réseau ;
- maintenir l'effort pour l'amélioration de la sécurité ;
- adapter le réseau à l'évolution des déplacements en maximisant l'utilisation des infrastructures existantes, en optimisant son efficience et en limitant le développement aux interventions les plus rentables sur le plan socio-économique.

Ces objectifs dans un contexte économique difficile annoncent une limitation des possibilités en matière de développement et de financement de nouvelles infrastructures ; D'ailleurs, pour répondre en particulier au troisième objectif, l'action ministérielle implique, entre autres «la recherche de nouvelles sources de financement ou de nouveaux partenaires afin d'accélérer la réalisation de projets coûteux, difficilement

¹¹ Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Service des programmes routiers et de la circulation, *Les infrastructures routières vers l'an 2000*, pp. 9 à 11.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Le coût et l'efficacité des systèmes de transport*, document thématique de la Conférence sur le devenir social et économique du Québec, mars 1996, p. 67.

envisageable dans le contexte budgétaire actuel, mais dont les répercussions sur la circulation et le développement économique régional sont reconnues».¹²

Dans cette recherche d'une gestion responsable et d'un financement équitable, deux principes fondamentaux devront guider la démarche :

- «la vérité des coûts, soit prendre en compte l'ensemble des coûts directs et indirects associés à un mode de transport, incluant les externalités. Ces coûts doivent être visibles et connus ;
- une tarification selon l'usage et les bénéficiaires, en tenant compte de la capacité de payer»¹³

Défis pour la Côte-Nord

La rareté des ressources à tous les niveaux de gouvernement suppose un choix sélectif et judicieux des dépenses en matière de transport. Il faudra donc des analyses mettant en balance les coûts et les bénéfices retirés des différentes interventions et permettant une certaine comparaison entre elles. Il faudra aussi, compte tenu des limites budgétaires de chacun, penser à des interventions mettant en commun les ressources de différents partenaires.

1.3.5 Les nouvelles approches logistiques de transport des marchandises : Le juste-à-temps et l'intermodalité

*Le juste à temps*¹⁴

Face à un contexte de concurrence sans précédent et pour minimiser les coûts, les manufacturiers et distributeurs adoptent de plus en plus une approche logistique basée sur la production\distribution «juste-à-temps». Ce procédé leur permet de réaliser des économies importantes par la réduction ou même l'élimination des coûts d'inventaire tout en leur permettant de répondre plus rapidement aux changements qui surviennent dans le marché par un cycle de vie plus court des produits.

L'ampleur des changements qui ont cours à ce niveau est clairement ressorti d'un sondage auprès des expéditeurs québécois réalisé en 1991. Cette étude indique que plus de 60 % des établissements auraient apporté des changements à la façon de gérer leurs stocks depuis 1988.

¹² Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Service des politiques en transport multimodal, *Le transport multimodal, agglomération de Québec*, 1996, pp. 9-3.

¹³ Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Le coût et l'efficacité des systèmes de transport*, document thématique de la Conférence sur le devenir social et économique du Québec, mars 1996, p. 67.

¹⁴ Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Service des politiques en transport multimodal, *Le transport multimodal, agglomération de Québec*, 1996, pp. 2-3.

Ces changements à la distribution physique ont été rendus possibles et se sont accélérés grâce à l'introduction massive des technologies de l'information dans tous les aspects de la fonction logistique des entreprises.

Comme conséquence, les expéditeurs deviennent plus exigeants quant à la rapidité et la fiabilité de la prestation de transport. Cela impose une pression supplémentaire au système de transport.

Cette évolution est favorable au transport routier. Au cours des dernières décennies, le camionnage pour compte d'autrui a connu une progression importante au Québec alors que le trafic ferroviaire de marchandises a décliné. L'évolution fort différente de ces modes de transport s'explique d'abord par des changements dans la demande de transport de marchandises présentés précédemment. L'évolution du marché, marquée par les changements structurels à l'économie, les nouvelles pratiques logistiques ont favorisé le camionnage, plus souple et versatile.

L'intermodalité¹⁵

Au départ, lorsqu'on parlait d'intermodalité, il ne s'agissait essentiellement que de manutention, de transfert physique de marchandises d'un mode de transport ou d'un type de transporteur à un autre.

Dans les années 1960 et 1970, le transport intermodal fait référence au transport ferroviaire des remorques sur des wagons plats. Dans les années 1980, le terme intermodal s'applique également à grande échelle au transport maritime international des conteneurs. Pour compléter le mouvement maritime, le conteneur de norme internationale de 20 pieds ou 40 pieds est transporté de «porte à porte» par camion ou par train. C'est le mouvement total qui est intermodal. L'offre de transport évolue vers l'offre de services complets incluant un ou plusieurs modes de transport. Le transport intermodal est alors couramment défini comme le mouvement de marchandises conditionnées de manière standard (conteneur ou remorque routière), avec un document de transport unique et dans une opération continue par plus d'un mode de transport.

Cette offre de services complets pose alors de nouveaux défis, notamment en ce qui a trait à la circulation de l'information relative à l'expédition ainsi qu'aux régimes juridiques s'appliquant à l'organisateur de transport intermodal (en particulier pour l'assurance et la responsabilité).

Actuellement, le principe commun à toutes les formes d'intermodalisme est celui de la combinaison globale des outils et services nécessaires à la totalité de l'exécution d'une expédition par plus d'un mode de transport. L'offre de service se fait dans la perspective de la totalité du voyage ou du déplacement. De ce fait, l'accent est mis non seulement sur les points de connexion entre les modes, mais sur tous les segments de la chaîne de transport. En termes d'activités, l'intermodalisme aboutit à la notion de réseaux, c'est-à-

¹⁵ Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Service des politiques en transport multimodal, *Le transport multimodal, agglomération de Québec*, 1996, pp. 9-10.

dire l'ensemble des chaînes de transport et services connexes nécessaires aux échanges commerciaux.

Deux véritables réseaux intermodaux sont présents au Québec. Le premier est relié au transport maritime international et intercontinental des conteneurs. Le port de Montréal est le lieu de connexion principal de ce réseau. Les infrastructures routières et ferroviaires vers le Canada et le Midwest américain sont le prolongement continental de ce réseau.

L'autre réseau intermodal est essentiellement terrestre et connecté à l'ensemble des infrastructures ferroviaires du continent. Il dessert les échanges internes en Amérique du Nord. Il s'agit de l'acheminement ferroviaire à longue distance de conteneurs (souvent de taille supérieure aux conteneurs maritimes) ou de remorques routières, la distribution locale étant assurée par l'industrie du camionnage. Appelé par l'industrie ferroviaire, transport intermodal, il est aussi appelé en Europe, transport combiné ou encore transport rail/route.

Défis pour la Côte-Nord

Au sens pur du terme réseau-intermodal, il ne se fait pas véritablement de transport ayant comme origine et destination la Côte-Nord. Le juste-à-temps y est également moins présent que dans d'autres régions du Québec et ce en raison du type de marchandises qui y est transporté.

Cependant, dans un sens plus large, la Côte-Nord est également et le sera de plus en plus dans les années à venir, influencée par ces nouvelles logistiques de transport des marchandises. Le défi sera d'intégrer ces nouvelles façons de faire aux particularités régionales. L'intermodalité (au sens large du terme) qui se pratique au niveau du transport de produits comme le fer pourrait s'étendre davantage à d'autres produits comme le transport du bois. Par ailleurs, l'approche logistique basée sur la production/distribution «juste-à-temps» va sans doute davantage se développer sur la Côte-Nord. Le défi sera de faire en sorte que le développement ne se fasse pas par une augmentation induite du camionnage qui mettrait en cause la capacité des réseaux routiers et des traverses maritimes à absorber de tels changements dans les pratiques de transport des marchandises.

1.3.6 Le développement durable : pour une nouvelle vision du développement

Le concept de développement durable¹⁶

L'environnement est devenu, au cours des dernières décennies, un sujet de préoccupation de plus en plus grand pour la population et les instances publiques. Plusieurs phénomènes ont conduit à cette prise de conscience, notamment la détérioration de la qualité du milieu naturel, l'épuisement des ressources non renouvelables et les impacts des différentes pollutions sur la santé. Pour plus d'un, l'environnement est donc devenu un enjeu du développement au même titre que peuvent l'être les considérations économiques. Ces considérations exigent que les intervenants publics accordent une place prépondérante aux problématiques environnementales dans la planification et la gestion du développement.

Au niveau international, l'Assemblée générale des Nations Unies a institué en 1983 la Commission mondiale sur l'environnement et le développement. Aussi connue sous le nom de Commission Brundtland, cette dernière a examiné les relations fondamentales entre l'environnement et le développement. Ses conclusions présentées en 1987, ont été entérinées par le Québec ; elles invitent les nations à appuyer leurs actions ayant une incidence sur l'environnement sur le concept du développement durable. Ce concept se définit comme «un processus de changement dans lequel l'exploitation des ressources, le choix des investissements, l'orientation du développement technique, ainsi que le changement institutionnel sont déterminés en fonction des besoins tant actuels qu'à venir» (Commission mondiale sur l'environnement et le développement, 1989, pp. 10-11).

Défis pour la Côte-Nord

En raison du gigantisme des activités d'exploitation des ressources sur la Côte-Nord (exploitation minière, exploitation forestière, chasse et pêche sur d'immenses territoires, etc.), les moyens de transport utilisés sont également généralement imposants (ports de mer d'envergure, lignes de chemin de fer de long trajet, etc.). Ces infrastructures entrent en contact avec un milieu écologiquement riche et sensible (territoires nordiques, parc marin du Saguenay, Golfe Saint-Laurent) et un milieu dont de grandes étendues sont encore peu touchées par les marques anthropiques. Le défi pour la Côte-Nord est d'exploiter les ressources sans les épuiser et de faire en sorte que les moyens de transport nécessaires au développement économique régional répondent le mieux possible à ce concept de développement durable.

CONCLUSION

¹⁶ Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Vers un plan de transport pour la région de Montréal, Phase I, Choisir diagnostic et orientations*, 1995, pp. 91-92.

Les interventions en transport s'inscrivent à l'intérieur de règles, de principes, de lois et de règlements que se donnent les différents paliers de gouvernement afin que le territoire se développe harmonieusement dans un monde commandé de plus en plus par l'efficacité et le rendement.

Ces interventions s'insèrent également à l'intérieur de mouvements politiques, économiques et socio-environnementaux d'ordre mondial et national à laquelle toutes les régions sont appelées à s'inscrire tant les marchés se globalisent.

Dans le présent chapitre, il fut passé en revue les principales politiques, lois, règlements, mouvements nationaux et internationaux dont le plan de transport de la Côte-Nord devra tenir compte. Cette revue essaie de démontrer les ramifications complexes tant au niveau des justifications qu'au niveau des répercussions dans laquelle chaque projet en transport se retrouve. Dans les chapitres qui suivent et dans la proposition comme telle du plan de transport, on verra plus concrètement la portée du contexte national et mondial dans lequel s'insère un plan de transport régional.

BIBLIOGRAPHIE

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, *L'économie du Québec, revue des changements structurels*, mars 1996, 71 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Cadre d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et de la politique gouvernementale de développement régional*, Formation en aménagement du territoire et en développement régional.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Guide d'élaboration des plans de transports régionaux*, premier rapport d'étape, mars 1996, 4 cahiers.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Les infrastructures routières : vers l'an 2000*, Service des programmes routiers et de la circulation, juillet 1994, 73 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Plan de transport de l'agglomération de Québec, Le transport multimodal*, Service des politiques en transport multimodal, janvier 1996, 136 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Plan stratégique 1997-2000*, mai 1997, 45 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Vers un plan de transport pour la région de Montréal*, Phase 1 : Choisir, diagnostic et orientations, mai 1994, 458 pages et annexe.

VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 2 : PORTRAIT GÉOGRAPHIQUE DE LA CÔTE-NORD ET DÉCOUPAGE DU TERRITOIRE D'ÉTUDE

Analyse et rédaction : François Bissonnette, urbaniste
Service économie, statistique et encadrement des plans de transport

Collaboration : Mireille Pruneau, stagiaire en géographie
Dany Sirois, stagiaire en géographie

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
2.1. LA SITUATION GEOGRAPHIQUE (CARTE 1)	2
2.2. BREF HISTORIQUE DE DEVELOPPEMENT DE LA COTE-NORD ET DE SES TRANSPORTS	2
2.3. LES CARACTERISTIQUES PHYSIQUES GENERALES DU MILIEU (CARTE 2)	6
2.4. LES CONDITIONS CLIMATIQUES	7
2.5. LES CARACTERISTIQUES SOCIO-ECONOMIQUES (CARTE 3)	11
2.6. LES CARACTERISTIQUES GENERALES DES TRANSPORTS SUR LA COTE-NORD (CARTE 4)	15
2.7. LES UNITES SPATIALES D'ANALYSE	16
2.8. CONCLUSION	19
BIBLIOGRAPHIE.....	20

LISTE DES CARTES

CARTE 1 : SITUATION GÉOGRAPHIQUE	2
CARTE 2 : RELIEF ET HYDROGRAPHIE	9
CARTE 3 : POPULATION (1996)	13
CARTE 4 : LES PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORTS	17

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : DONNÉES CLIMATOLOGIQUES ANNUELLES DES STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE L'EST DU QUÉBEC POUR LA PÉRIODE 1961-1990	8
--	---

INTRODUCTION

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 région¹.

Le portrait géographique de la Côte-Nord qui est présenté dans ce chapitre se veut uniquement descriptif. Il ne se substitue d'aucune façon aux analyses plus poussées qui seront faites dans d'autres sections. Il permet par contre d'avoir déjà une vision régionale, de façon à situer les analyses subséquentes dans un contexte géographique et socio-économique particuliers. Il aide également à la détermination des unités spatiales d'analyse qui serviront de base tout au long de l'élaboration du plan de transport.

¹ Guide d'élaboration des plans de transport régionaux, *Cahier méthodologique sur l'analyse du milieu*, Premier rapport d'étape, mars 1996, p. 21.

2.1. LA SITUATION GÉOGRAPHIQUE (CARTE 1)

La région de la Côte-Nord est située à l'extrémité Nord-Est du Québec. D'une superficie de 328 693 km², cette région couvre près du quart du Québec. Elle est bordée au nord par le Labrador et la région Nord-du-Québec, à l'Est par le fleuve Saint-Laurent, au sud par le Saguenay et la région de Québec et à l'Ouest par la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Ce vaste territoire est relativement éloigné des grands centres du Québec. Baie-Comeau est situé à 422 kilomètres de Québec et à 676 kilomètres de Montréal. Sept-Îles se trouve 230 kilomètres encore plus à l'Est.

Si de prime abord cette position géographique apparaît désavantageuse par rapport au Québec méridional, ne serait-ce que pour l'approvisionnement en biens de consommation, il faut relativiser ce désavantage par rapport aux avantages que la région retire de son accès douze mois par année aux eaux libres de l'Atlantique.

Ainsi, la Côte-Nord exporte des quantités considérables de matières premières et de produits lourds vers l'extérieur (fer, bois, etc.) et sa position maritime devient alors un atout. Par ailleurs, cette même position maritime a, par exemple, favorisé l'implantation de l'aluminerie Alouette qui nécessite l'importation de la bauxite acheminée habituellement par bateau. En fait, plus de 90 % du volume de marchandise entrant et sortant de la région utilise le transport maritime. Par ailleurs, par l'Atlantique pour le marché européen et par la voie maritime du Saint-Laurent pour le continent nord-américain, la Côte-Nord peut expédier aisément la matière brute vers les grands marchés de transformation. Enfin, la région est rattachée aux grands réseaux routiers nord-américains par la route 138 et aux grands réseaux de chemins de fer par le traversier rail Baie-Comeau-Matane.

2.2. BREF HISTORIQUE DE DÉVELOPPEMENT DE LA CÔTE-NORD ET DE SES TRANSPORTS²

Pour la population du sud du Québec, la Côte-Nord projette l'image d'une région nouvellement développée. Pourtant, historiquement, la Côte-Nord constitue une région très ancienne tant au niveau du peuplement autochtone qu'au niveau de la présence des européens en Amérique.

La Côte-Nord est en fait habitée par des populations autochtones depuis près de 8 000 ans et les pêcheurs bretons et portugais venaient exploiter les bancs de morue du détroit de Belle-Isle dès le début du XVI^e siècle de notre ère. L'exploitation des produits de la mer marque le début d'un développement historique axé sur l'exploitation des richesses naturelles du pays. La traite des fourrures, les pêches, la coupe du bois, l'exploitation des gisements miniers, l'hydroélectricité et l'aluminium ainsi que le tourisme dit de "nature" constituent les chaînons de ce développement historique.

CARTE 1 : SITUATION GEOGRAPHIQUE

² Dans la collection Les régions du Québec, il a été publié en 1996, sous la direction de M. Pierre Frenette, l'Histoire de la Côte-Nord. Ce document de 667 pages présente de façon très exhaustive l'histoire de la région. Le très bref historique présenté dans le présent document tire essentiellement ses informations de ce document.

Plan de transport de la Côte-Nord
Carte 1
SITUATION GÉOGRAPHIQUE



Source: MTQ, Les réseaux intermodaux du Saint-Laurent.

Quant aux moyens de transport, ils ont été à la fois un support, un frein, une résultante de cette exploitation des richesses. En fait historiquement, les liens entre le développement de la Côte-Nord et les transports ont été les suivants :

XVIIe et XVIIIe siècles : la traite des fourrures

Tadoussac, poste de traite des fourrures a été érigé en 1599 soit 9 ans avant la fondation de Québec. Il est le premier d'une série de postes qui s'érigeront sur la Côte au cours du XVII^e et XVIII^e siècles : Bon-Désir, Îlets-Jérémie, Godbout, Pointe-des-Monts, Moisie, Portneuf. Ces postes serviront d'abord au commerce des pelleteries puis très rapidement seront également utilisés pour la chasse des loups-marins et la commercialisation de leurs huiles.

La présence du fleuve sera un atout pour le développement de ces postes compte tenu qu'il est la voie navigable pour l'exportation des fourrures et des huiles vers l'Europe ; par contre, la facilité de cette voie navigable sera un élément contribuant à l'arrivée tardive d'une route carrossable entre ceux-ci.

1830-1900 : Le peuplement maritime et agro-forestier

Pour la Côte-Nord, les XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles ont été marqués par la présence d'une population blanche à caractère saisonnier et temporaire. Les pêcheurs proviennent d'autres régions, les postes de traite sont occupés par des commis à contrat, les religieux sont des missionnaires itinérants. Quant à la population autochtone, elle est peu sédentarisée ; après avoir séjourné les mois d'été près des postes de traite, celle-ci se dirige à l'intérieur des terres pour pratiquer les activités de chasse et de piégeage. Les voies d'eau (les rivières) sont empruntées pour transporter les marchandises.

Ce n'est en fait qu'avec les débordements de population des vieilles zones de peuplement du Bas-Canada (Québec) et de Terre-Neuve ainsi que la fin du contrôle du territoire par les grandes compagnies comme la compagnie de la Baie-d'Hudson que s'est mise en marche, au milieu du XIX^e siècle, le peuplement de la Côte-Nord. La Basse-Côte-Nord et la Minganie sont alors occupées par des Madelinots, des Gaspésiens et des Terre-Neuviens. La Haute-Côte-Nord voit l'émergence de plusieurs paroisses agro-forestières axées sur l'opération de scieries : Bergeronnes, Les Escoumins, Saint-Paul-du-Nord et Sault-Mouton, Portneuf, Sault-au-Cochon (Forestville). Le développement de ces paroisses crée une pression suffisante pour qu'un chemin soit construit entre Tadoussac et Portneuf.

Mais essentiellement, ce sont encore les voies d'eau qui servent de moyen de transport ; les rivières pour le flottage du bois et le fleuve Saint-Laurent pour l'expédition des produits.

1900-1940 : Le développement énergétique et l'industrie de la pâte-de-bois

Jusqu'au début du XX^e siècle, la seule industrie capable d'attirer des capitaux est celle du bois de sciage. Malgré d'impressionnantes réserves forestières et un fort potentiel

hydroélectrique, ce sera tardivement que vont s'implanter les industries de pâte et papier sur la Côte-Nord ; l'absence de chemin de fer en serait une cause. Conséquemment, il faut, pour remplacer le chemin de fer, des ports en eau profonde pour expédier les marchandises.

C'est la combinaison des ressources hydroélectriques de la rivière Sainte-Marguerite et un quai en eau profonde à Pointe-Noire qui amène au début du siècle l'implantation d'une usine de pâte et papier à Clarke City. C'est le même phénomène qui se répète avec l'implantation de l'usine de l'Ontario paper à Baie-Comeau en 1938 ; là également se trouve un port en eau profonde et une rivière avec un bon potentiel énergétique (rivière Manicouagan). La rivière Sainte-Marguerite et la rivière Manicouagan seront également utilisées pour le flottage du bois vers les usines.

1940 à nos jours : l'exploitation des richesses de l'intérieur du pays

Si la traite des fourrures, les pêches et l'exploitation de la forêt ont pu se faire presque uniquement avec les voies d'eau, l'exploitation des richesses minières et la construction de barrages hydroélectriques en amont des rivières ne pouvaient se faire sans voies terrestres. La mise en exploitation des riches gisements miniers de l'arrière-pays durant les années 50 et 60 ont nécessité d'importantes infrastructures ferroviaires défrayées par les compagnies exploitant ces ressources. Ceci a amené l'implantation des tronçons ferroviaires Sept-Iles - Schefferville (560 kilomètres), Port-Cartier - Fermont (414 kilomètres) et Havre-Saint-Pierre - Lac Allard (43 kilomètres). L'harnachement des rivières Bersimis, Manicouagan et Sainte-Marguerite par Hydro-Québec sont à l'origine de voies routières intérieures, soit la route 385 (84 kilomètres) la 389 jusqu'au barrage Daniel-Johnson (211 kilomètres) et la route du Chantier de la Sainte-Marguerite.

Ces routes et ces chemins de fer complètent un réseau de transport intermodal qui favorise les villes de Baie-Comeau, Port-Cartier, Sept-Iles, Havre-Saint-Pierre et Forestville ; la matière première est acheminée vers ces villes, d'où il y a transformation primaire et transbordement vers les marchés extérieurs.

Quant aux liaisons entre ces différentes villes portuaires, elles se sont faites en bonne partie sous la pression du développement généré par les activités économiques. Ainsi, la route 138 a atteint Baie-Comeau en 1943, Sept-Iles en 1961, Havre-Saint-Pierre en 1976 et Natashquan en 1996.

Notons enfin que plusieurs compagnies aériennes se sont implantées sur la Côte-Nord dans les années d'après-guerre pour desservir les chantiers de constructions isolés. Ils sont à l'origine d'un réseau aérien très développé nécessaire aux innombrables besoins de prospection minière, de chasse sportive, de transport interrive ou de desserte des localités isolées.

2.3. LES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES GÉNÉRALES DU MILIEU (CARTE 2)

Le territoire de la Côte-Nord est composé de deux unités physiographiques : le massif rocheux laurentien et la côte du fleuve Saint-Laurent. Le massif occupe plus de 90 % du

territoire. La roche en place toujours présente dans le paysage a modelé des collines arrondies entrecoupées d'encoches et de fractures. Les sommets d'importance se trouvent au nord principalement les monts de Babel et Groulx dépassant les 1 000 mètres d'altitude. Ce territoire irrégulier est aussi parsemé de lacs et de cours d'eau puissants. Une telle physionomie fait en sorte que le territoire intérieur de la Côte-Nord est plus difficilement accessible et que les routes de pénétration ont des tracés sinueux et des profils comportant souvent de fortes pentes.

Inversement, la zone côtière présente généralement un territoire plat à l'exception de quelques secteurs bien circonscrits présentant un paysage plus accidenté ; ce sont les cas des avancées du massif précambrien du secteur de Grandes-Bergeronnes et du secteur de Franquelin. Cette zone côtière est également entrecoupée de nombreuses rivières et présente un sol meuble constitué de dépôts fluvio-glaciaires et marins ; on y retrouve aussi de nombreuses cuvettes au fond imperméable supportant des tourbières de grandes étendues.

Un tel relief a facilité l'aménagement de la route 138 présentant un profil beaucoup moins irrégulier que celui des routes 389 et 385 s'enfonçant à l'intérieur des terres. Par contre, en raison du fait que l'on se trouve en zone côtière, la route 138 doit franchir l'embouchure de nombreux cours d'eau. Ce qui a pour conséquence, afin que la route puisse atteindre Natashquan, la construction de plusieurs ponts de dimensions respectables. Cette hydrographie complique également l'aménagement de toutes les infrastructures linéaires longeant la côte: sentiers de motoneige, aménagements cyclables, etc.

2.4. LES CONDITIONS CLIMATIQUES

Le fait d'être située plus au nord donne l'impression que la région de la Côte-Nord connaît des conditions climatiques beaucoup plus rigoureuses et que conséquemment le transport s'y fait difficilement.

En réalité, la Côte-Nord possède plusieurs types de conditions climatiques et la situation sur la Côte-Nord est bien meilleure qu'on a tendance à le croire.

Si l'on se réfère au Tableau 1 présentant les conditions climatiques de la Côte-Nord, on peut rapidement observer que les conditions climatiques des stations de Baie-Comeau et Natashquan ne sont pas plus mauvaises que celles de Québec et pour bien des paramètres meilleures. L'ensoleillement et les précipitations de neige y sont semblables. Par contre, les précipitations en pluie, le nombre d'observations d'orages, de grêles, de giboulée, de verglas, de visibilité réduite, y sont plus faibles qu'à Québec. Il n'y a que pour les vents violents à Baie-Comeau et la poudrerie où la situation est plus difficile.

Portrait géographique de la Côte-Nord et découpage du territoire d'étude

Tableau 1 : Données climatologiques annuelles des stations météorologiques de l'est du Québec pour la période 1961-1990

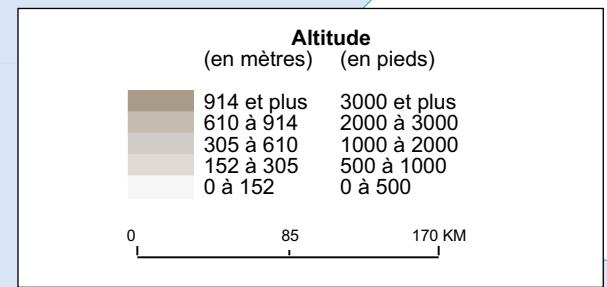
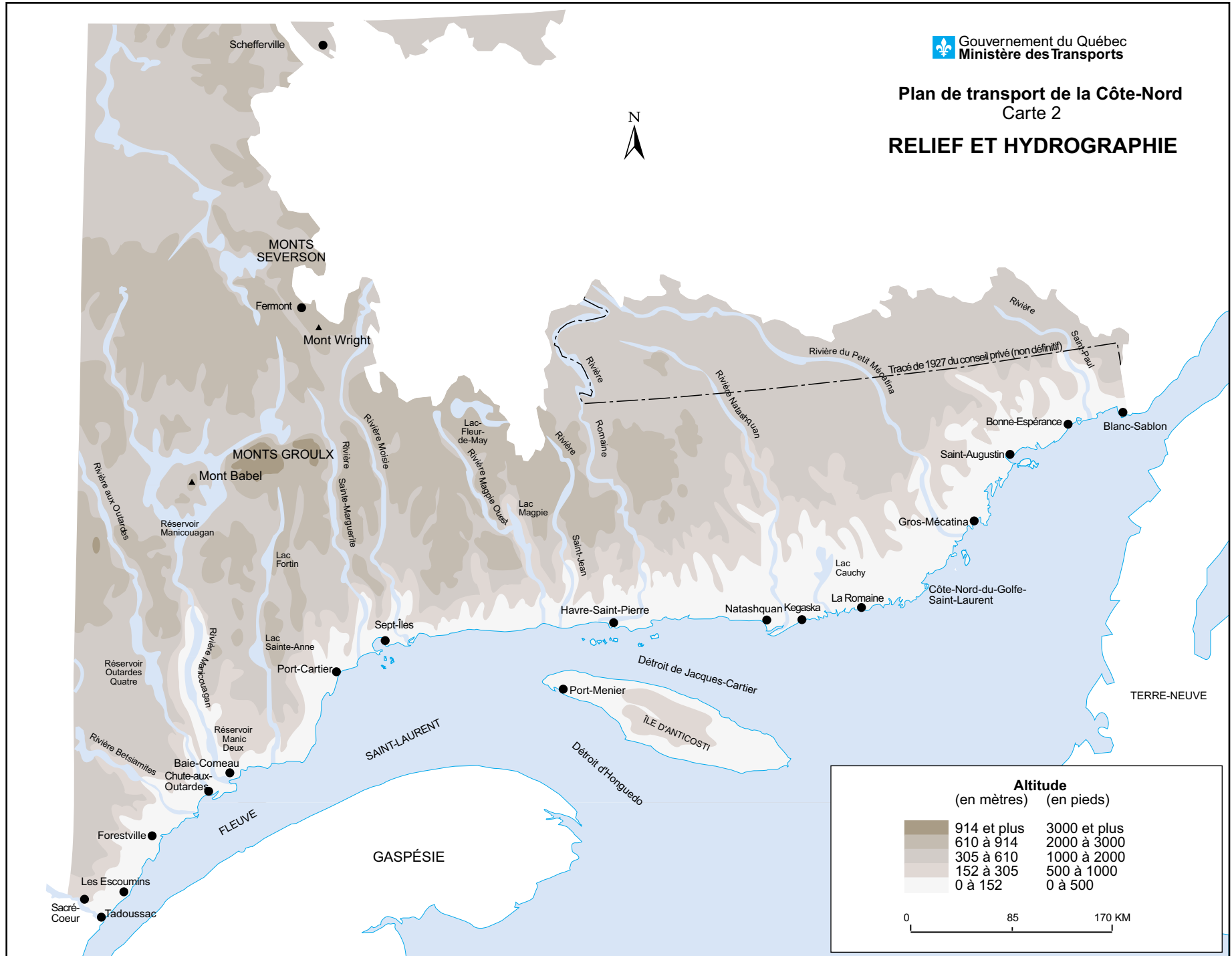
PARAMÈTRES	UNITÉS	STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES						
		<i>Baie-Comeau- aéroport</i>	<i>Sept-Iles- aéroport</i>	<i>Schefferville- aéroport</i>	<i>Natashquan</i>	<i>Tête-à-la- Baleine</i>	<i>Québec- aéroport</i>	<i>Bagotville- aéroport</i>
Insolation effective totale	Heures	1874,0	1937,6	N.D.	1907,4		1910,4	N.D.
Température moyenne	°C	1,5	0,9	- 5,0	1,1	1,1	4,0	2,2
Vent violent (> = 62 km/h)	obs/mois	9,6	3,9	4,8	2,4	15,8 (7-12 ans)	1,9	1,7
Direction dominante des vents	---	Ouest	N.D.	N.D.	N.D.		Ouest	Ouest
Précipitation (pluie)	mm	661,6	728,5	402,2	781,7	852,0	881,3	641,0
Pluie	obs/mois	106,0	101,0	90,0	113,0	72,0	117,0	115,0
Orage-tonnerre	obs/mois	11,3	7,3	5,2	4,7	4,1	21,3	19,5
Grêle	obs/mois	0,3	0,6	0,5	0,3	0,7	1,0	,9
Brouillard	obs/mois	65,1	60,2	36,9	65,7	61,8 (7-12 ans)	65,5	59,5
Giboulée	obs/mois	4,1	1,6	4,0	0,6	1,6 (7-12 ans)	2,4	2,9
Verglas	obs/mois	8,9	9,3	10,8	6,1	5,1 (7-12 ans)	14,7	13,4
Précipitation (neige)	cm	362,0	415,1	415,0	332,7	303,0	337,0	344,7
Neige	obs/mois	73,0	76,0	136,0	83,0	40,0	76,0	95,0
Poudrerie	obs/mois	19,2	18,2	47,2	19,9	28,4	15,9	35,2
Visibilité réduite (< = 40 m)	obs/mois	8,8	7,5	4,1	6,0	61,1 (7-12 ans)	3,6	5,1

Source : Environnement Canada
 Normales climatologiques au Canada 1961-1990
 Environnement et Faune Québec
 Fichier informatique des observations journalières faites aux stations météorologiques du Québec 1962-1991
 Traitement des données : Direction des technologies de l'information
 Direction du soutien aux infrastructures

CARTE 2 : RELIEF ET HYDROGRAPHIE

Plan de transport de la Côte-Nord
Carte 2

RELIEF ET HYDROGRAPHIE



Dans le cas de la station de Sept-Iles, les données climatiques témoignent d'une situation un peu plus rigoureuse. On y enregistre annuellement 415 cm de neige alors qu'à Québec la moyenne annuelle est de 332 cm ; la température est également un peu plus froide. Par contre pour tous les autres paramètres climatiques, Sept-Iles présente un bon bilan.

Dans le cas de Schefferville, on se trouve vraiment en présence d'un climat beaucoup plus hostile. La température moyenne annuelle y est beaucoup plus basse, la neige abondante, la poudrierie fréquente. Par contre on n'y observe peu de vents violents, peu de brouillard et il est rare que la visibilité soit réduite à moins de 40 mètres.

En résumé, les conditions générales climatiques sur la côte de la Côte-Nord ne sont dans l'ensemble pas plus difficile qu'au centre du Québec. Il faut aller à l'intérieur des terres pour connaître des conditions beaucoup plus rigoureuses. Il faut cependant noter que l'étendue du territoire, la présence de la mer, les variations du relief créent des microclimats à prendre en considération dans l'implantation et la gestion des infrastructures de transport.

2.5. LES CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES (CARTE 3)

De Tadoussac à Blanc-Sablon, sur près de 1 300 kilomètres de côtes, les 103 000 citoyens de la Côte-Nord sont répartis dans une cinquantaine de localités. Cette occupation linéaire regroupe près de 95 % de la population de la Côte-Nord. Le reste de la population se trouve dans des villes minières comme Fermont et Schefferville ou dans de petites communautés isolées tel Port-Menier sur l'île d'Anticosti.

Trois groupes ethniques se côtoient : les francophones qui regroupent 85 % de la population, les communautés autochtones (8 réserves montagnaises et 1 réserve naskapi) réparties le long de la côte et dans l'arrière-pays et les anglophones qui se concentrent sur la Basse-Côte-Nord.

Deux pôles urbains regroupent environ 50 % de la population de la Côte-Nord soit Baie-Comeau (26 000 hab.) et Sept-Iles (25 000 hab.).

Portrait géographique de la Côte-Nord et découpage du territoire d'étude

Exceptions faites des localités de la Basse-Côte-Nord en voie de municipalisation, les municipalités de la Côte-Nord et les terres publiques environnantes sont regroupées dans cinq MRC : Caniapiscau, La Haute-Côte-Nord, Manicouagan, Minganie, Sept-Rivières. Si l'on exempté Caniapiscau, la population entre 1991 et 1996 fut relativement stable dans tous les territoires :

Population par territoire de MRC (1991-1996)			
TERRITOIRE	1991	1996	VAR. %
Haute-Côte-Nord	13 541	13 439	- 0,8
Manicouagan	36 108	36 271	+ 0,5
Sept-Rivières	35 898	36 459	+ 1,6
Caniapiscau	4 832	4 446	- 7,9
Minganie	7 013	6 936	- 0,1
Basse-Côte-Nord	5 832	5 748	- 0,1
TOTAL	103 224	103 299	+ 0,1

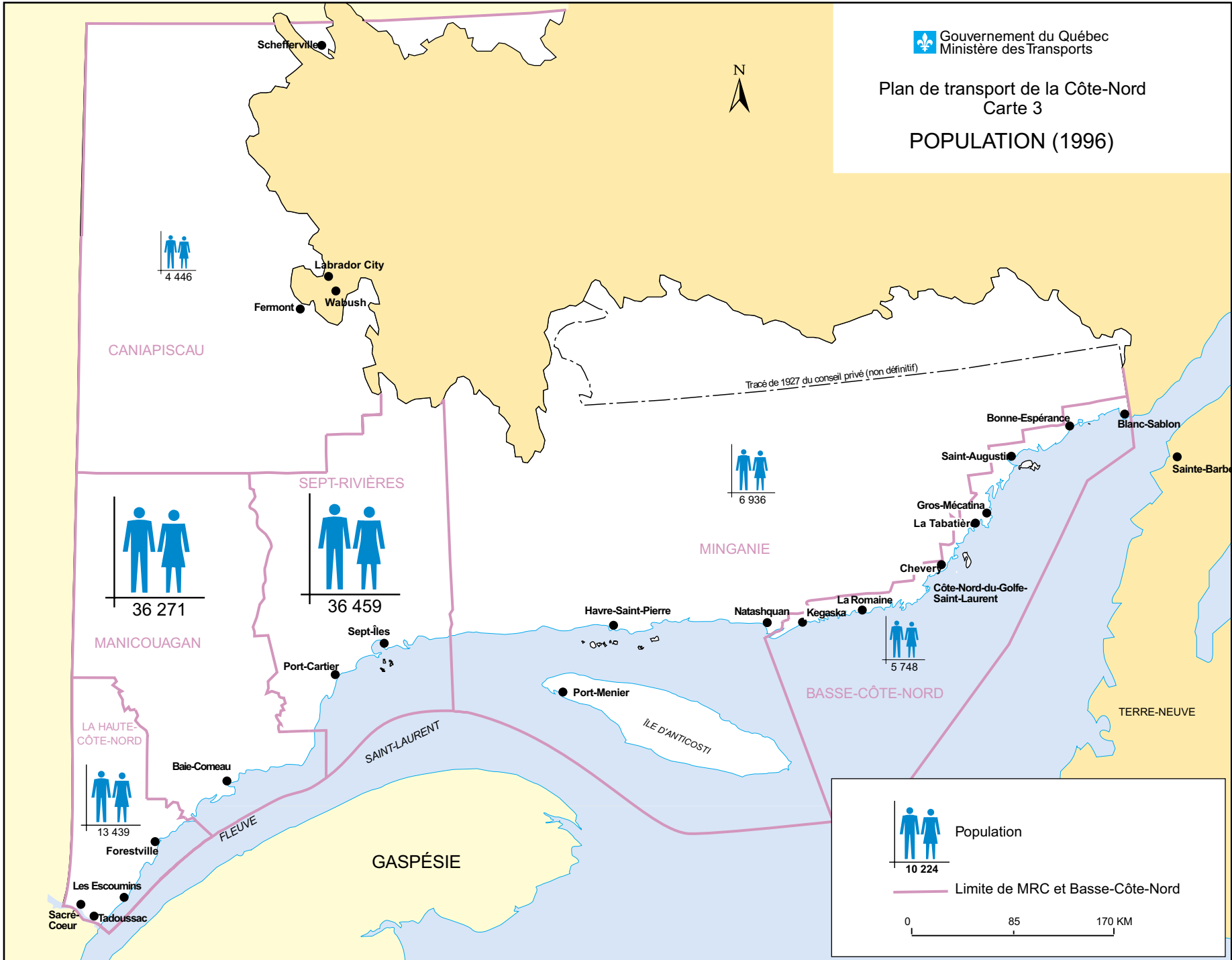
Cette stabilité est cependant très récente dans l'évolution de la Côte-Nord. Ainsi, de 1950 à 1980, la Côte-Nord a connu une croissance fulgurante de sa population. La population a presque triplé en trente ans passant d'environ 40 000 habitants en 1951 à 118 330 en 1981. Au début des années '80, la région fut durement touchée par la récession économique et la fermeture des mines de fer à Gagnon et Schefferville si bien que la population de la Côte-Nord passa de 118 330 en 1981 à 104 594 en 1986.

La structure économique de la Côte-Nord explique en bonne partie cette fluctuation de la population. Les mines, la forêt, l'énergie hydroélectrique, l'exploitation des ressources fauniques et halieutiques sont les activités de base historiques de l'économie de la Côte-Nord très sensibles au contexte économique. Le développement récent du tourisme et de l'aluminerie tendent à diversifier davantage cette économie de base, ce qui a pu contribuer à une plus grande stabilité démographique.

CARTE 3 : POPULATION (1996)

Plan de transport de la Côte-Nord
Carte 3

POPULATION (1996)



2.6. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES TRANSPORTS SUR LA CÔTE-NORD (CARTE 4)

Les caractéristiques géographiques et la structure économique de la Côte-Nord expliquent largement l'importance et le rôle que joue le réseau de transport dans le développement et l'économie régionale. Tous les modes de transport sont présents sur le territoire et chacun y joue un rôle essentiel et complémentaire.

En ce qui concerne le réseau routier, c'est la route 138 longeant le Saint-Laurent qui relie les principales municipalités de la Côte-Nord au reste du Québec. Tadoussac à l'extrémité sud de la Côte-Nord est située à 220 kilomètres de Québec. Entre Tadoussac et Havre-Saint-Pierre la route 138 s'étire sur près de 650 kilomètres. Avec son prolongement jusqu'à Natashquan, c'est environ 800 kilomètres de route qui relie de façon continue les municipalités de la Côte-Nord. Par la suite, jusqu'à Blanc-Sablon, la route 138 se développe par tronçons isolés reliés par les traversiers.

L'autre axe routier d'importance pour la Côte-Nord est la route 389 reliant Fermont à Baie-Comeau. D'une longueur de 570 kilomètres, cette route pénètre à l'intérieur des terres de la région et permet également au Labrador d'être rattaché par voie terrestre au réseau routier nord-américain.

Pour ce qui est du transport ferroviaire, la desserte se caractérise par des réseaux privés reliant les secteurs miniers aux centres portuaires de Sept-Iles, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre. Les lignes ferroviaires de QNS&L (plus de 550 km) et Québec Cartier (plus de 400 km) pénètrent profondément à l'intérieur des terres. Ces lignes ne sont pas reliées entre elles ; aucune ligne ferroviaire ne longe la côte et ne rattache directement la région au réseau ferroviaire national. Toutefois, un service de traversier-rail fait la liaison Baie-Comeau Matane et assure ainsi une connexion au réseau ferroviaire national pour l'expédition des marchandises et l'approvisionnement, principalement pour la sous-région de Baie-Comeau.

Au plan maritime, la présence de 1 300 kilomètres de côtes a favorisé l'émergence de plusieurs installations portuaires (incluant la Basse-Côte-Nord) dont quatre ports à vocation nationale et internationale : Sept-Iles-Pointe-Noire, Port-Cartier, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre. Par ailleurs, en raison d'un isolement relatif, la Côte-Nord est reliée aux autres régions du Québec par plusieurs traverses maritimes : Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine, Les Escoumins/Trois-Pistoles, Rimouski/Forestville, Baie-Comeau/Godbout et Matane, Blanc-Sablon/Sainte-Barbe (Terre-Neuve); de plus, les localités de la Basse-Côte-Nord sont reliées entre elles par une desserte maritime.

Le transport aérien joue un rôle essentiel dans cette vaste région de la Côte-Nord. Une douzaine d'aéroports, huit de propriété fédérale, deux de propriété provinciale et deux de propriété municipale desservent le territoire. Sept-Iles agit comme pivot de nombreuses liaisons aériennes régulières régionales, interrégionales et même nationales alors que Baie-Comeau constitue le deuxième aéroport régional. Le territoire plus isolé de la Basse-Côte-Nord est desservi par des aéroports locaux et par des héliports.

Le transport interurbain dessert la Côte-Nord jusqu'à Havre-Saint-Pierre. Des lignes régulières relient Baie-Comeau à La Malbaie sept jours par semaine en raison de quatre liaisons par jour (deux allers et deux retours). Il en va de même entre Sept-Iles et Baie-Comeau mais en raison de deux liaisons par jour (un aller et un retour). Entre Sept-Iles et Havre-Saint-Pierre, c'est un aller et un retour par jour sur cinq jours par semaine qui en constitue la desserte. Deux transporteurs desservent la région.

En ce qui a trait au transport en commun, la région compte un organisme municipal de transport localisé sur le territoire de la municipalité de Baie-Comeau doté d'une seule ligne avec deux autobus offrant le service. L'achalandage annuel en 1993 était de 54 948 passagers. La région compte également en 1995 deux services de transport adaptés desservant une clientèle admissible de 392 personnes pour un total de 59 702 déplacements. Les services sont situés dans la MRC de Sept-Rivières avec une municipalité membre (Sept-Îles) ainsi que dans la MRC de Manicouagan englobant cinq municipalités.

Quant au transport scolaire, on retrouve en 1995 huit commissions scolaires catholiques comprenant la commission scolaire du Littoral avec un total de près de 17 000 élèves inscrits et plus de 62 % de la clientèle est transportée. La région est également dotée de deux établissements d'enseignement privé et deux commissions scolaires protestantes. Enfin, l'activité du taxi est présente en 1997 dans deux agglomérations et 15 régions de taxis avec 110 permis; cette activité dessert 27 municipalités pour 86,9 % de la population.

2.7. LES UNITÉS SPATIALES D'ANALYSE

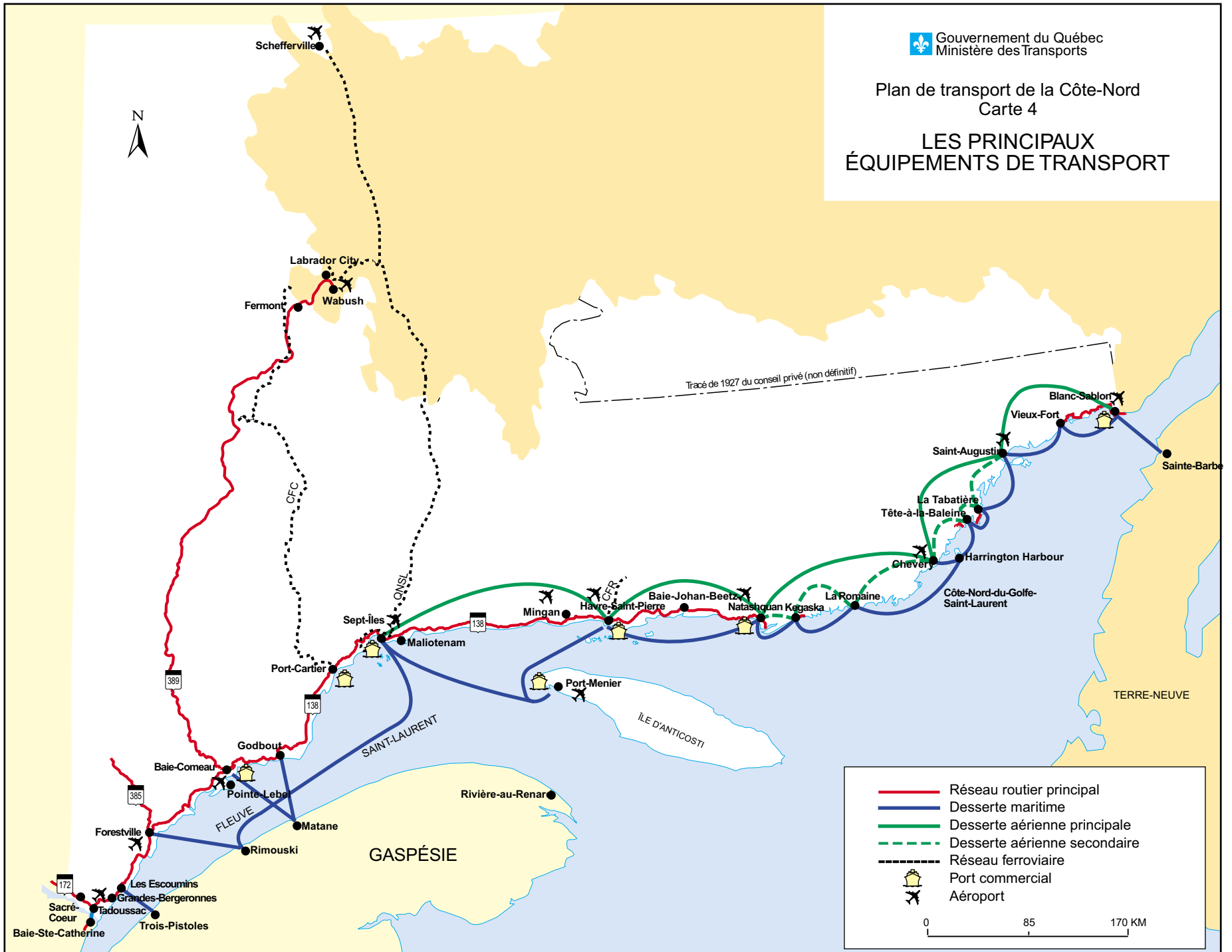
Quand l'on se réfère spatialement à des unités sous-régionales de la Côte-Nord, on se réfère spontanément à la sous-région de Baie-Comeau, à celle de Sept-Iles, aux villes nordiques de Fermont et Schefferville, etc. ; en somme on se réfère à des entités géographiques distinctes qui se rapprochent considérablement des territoires des MRC de la Côte-Nord. Conséquemment, autant au niveau de la collecte des données qu'au niveau des analyses démographiques, économiques, de transport et autres la municipalité régionale de comté apparaît comme une unité territoriale de premier plan dans l'élaboration de plan de transport.*

* En raison de ses caractéristiques géographiques et administratives, la Basse-Côte-Nord est un territoire considéré comme une unité territoriale particulière.

CARTE 4 : LES PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORTS

Plan de transport de la Côte-Nord
Carte 4

LES PRINCIPAUX
ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT



Ce constat est également dicté par les raisons suivantes :

- la MRC est l'unité administrative auquel se réfère le Gouvernement du Québec en ce qui a trait à l'aménagement du territoire ;
- c'est la zone géopolitique identifiée par le CRD dans l'élaboration du plan de développement stratégique ;
- c'est l'unité spatiale choisie pour plusieurs banques d'informations nationales et locales.

Au second plan, la municipalité locale sera une unité territoriale et administrative auquel le plan de transport fera abondamment référence. Bon nombre des équipements de transport et des activités de gestion du territoire influençant le développement même de ces équipements de transport relève de l'entité municipale.

Les autres unités spatiales de référence utilisées le seront pour des points très spécifiques du plan de transport. Par exemple. les centres de service du Ministère des transports pour l'entretien des routes, les commissions scolaires pour le transport scolaire, etc.

2.8. CONCLUSION

La Côte-Nord se particularise par l'immensité de son territoire, la dispersion de sa population le long d'un littoral de 1 300 kilomètres, par l'exploitation de ses ressources naturelles jusqu'à plusieurs centaines de kilomètres à l'intérieur des terres.

Les distances énormes à parcourir pour rejoindre les liens d'exploitation des matières premières et les populations dispersées ont favorisé le développement de tous les modes de transport et leur intermodalité.

De plus, le développement de la Côte-Nord tourné vers l'exportation de ses richesses naturelles et leur expédition vers des marchés extérieurs éloignés a fait en sorte que les liens régionaux et extrarégionaux deviennent une préoccupation primordiale pour la région.

Enfin, les immenses distances à parcourir accorde à l'échelle des MRC une importance plus grande que dans le cas d'autres régions du Québec tant au niveau du traitement des données que des analyses d'ensemble des problématiques rencontrées.

BIBLIOGRAPHIE

CHARROIS, Michel, *Le transport sur la Côte-Nord en 1992, étude sommaire*, ministère des Transports, octobre 1992, 34 pages.

ENVIRONNEMENT CANADA, *Normes climatiques au Canada 1961-1990*.

ENVIRONNEMENT ET FAUNE QUÉBEC, *Fichier informatique des observations journalières aux stations météorologiques du Québec 1962-1991*.

FRENETTE, Pierre et al., *Histoire de la Côte-Nord*, collection Les régions du Québec, Institut québécois de la recherche sur la culture, PUL, 1996, 667 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Guide d'élaboration des plans de transports régionaux, Cahier méthodologique sur l'analyse du milieu*, Premier rapport d'étape, mars 1996, 131 p.