

## **VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD**

### **PROBLÉMATIQUE**

#### **CHAPITRE 4 : LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES**

##### **Ce chapitre a été réalisé en collaboration :**

- Suzanne Hénault, Service économie, statistique et encadrement des plans de transport coordination, analyse et rédaction ;
- Hamid Baghdadi, Service économie, statistique et encadrement des plans de transport, sections 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, parties ;
- Réjean Drouin, Service des politiques et programmes en transport public, section 4.3 ;
- Madeleine Nadeau, Stagiaire, Université de Sherbrooke, questionnaires aux entreprises

**Version juillet 1997**



## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION .....	1
4.1. LA STRUCTURE ÉCONOMIQUE ET L'EMPLOI.....	2
4.1.1 LIMITES.....	2
4.1.2 LA STRUCTURE ÉCONOMIQUE .....	2
4.1.3 LES VOCATIONS DES PRINCIPAUX PÔLES D'EMPLOI DE LA RÉGION.....	7
4.2. LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE BASE, CONTEXTE ET PERSPECTIVES .....	11
4.2.1 LA FORÊT.....	11
4.2.2 LES MINES .....	27
4.2.3 L'ALUMINIUM .....	32
4.2.4 LES PÊCHES ET L'AGRICULTURE .....	37
4.3. LE TOURISME .....	46
4.3.1 PRÉSENTATION .....	46
4.3.2 LES INFRASTRUCTURES ET LES SERVICES DE TRANSPORT : DES LEVIERS INDISPENSABLES AU DÉVELOPPEMENT .....	48
4.3.3 LA DEMANDE TOURISTIQUE - LES PRINCIPAUX INDICATEURS .....	60
4.3.4 PERSPECTIVES.....	73
BIBLIOGRAPHIE .....	77

## LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1: Données sur la population active et l'emploi selon les catégories d'industries et selon la MRC.....	81
ANNEXE 2: Les pêches: Valeurs et volumes de débarquement des prises commerciales par sous-région de la Côte-Nord .....	83
ANNEXE 3: Les pêches: Les infrastructures portuaires sur la Côte-Nord selon la propriété .....	86
ANNEXE 4: Les pêches: Liste des lieux de débarquement des prises commerciales selon les volumes et les valeurs de débarquement .....	88
ANNEXE 5: L'agriculture sur la Côte-Nord.....	89

## LISTE DES FIGURES

FIGURE 1	: RÉPARTITION DES EMPLOIS PAR GRANDES CATÉGORIES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES, CÔTE-NORD, 1995 .....	3
FIGURE 2	: NOMBRE D'EMPLOIS SELON LA CATÉGORIE ET LA TAILLE DE L'ENTREPRISE - CÔTE-NORD 1995 .....	4
FIGURE 3	: ÉVOLUTION DE LA POPULATION ACTIVE, DU NOMBRE D'EMPLOIS ET DU TAUX DE CHÔMAGE POUR LES RÉGIONS 09 ET 10, 1987-1995 .....	6
FIGURE 4	: RÉPARTITION DES EMPLOIS SELON LA MRC ET LA DIVISION D'INDUSTRIE .....	8
FIGURE 5	: ÉVOLUTION ET PRÉVISION DES EMPLOIS DANS LES AGGLOMÉRATIONS DE BAIE-COMEAU ET DE SEPT-ÎLES 1996-2003.....	9
FIGURE 6	: DISTRIBUTION DE LA POPULATION ACTIVE OCCUPÉE AUX LIEUX DE TRAVAIL ET AUX LIEUX DE RÉSIDENCE SELON LA MRC DE LA CÔTE-NORD .....	10
FIGURE 7	: LES SUPERFICIES FORESTIÈRES SUR LE TERRITOIRE DE LA CÔTE-NORD .....	11
FIGURE 8	: VOLUMES DE BOIS ATTRIBUABLES, ATTRIBUÉS ET RÉCOLTÉS DANS LA FORÊT PUBLIQUE DE LA CÔTE-NORD, 1989-1996 .....	12
FIGURE 9	: ÉVOLUTION DU TRANSPORT DU BOIS PAR CAMION SELON LA MRC D'ORIGINE ET LES POINTS D'ENTRÉE RÉGIONAUX .....	23
FIGURE 10	: ÉVOLUTION DE TRANSPORT DU BOIS PAR CAMION SELON LA MRC DE DESTINATION ET LES POINTS DE SORTIE RÉGIONAUX.....	23
FIGURE 11	: DÉBITS ANNUELS DE TRANSPORT DU BOIS ET DES PRODUITS DU BOIS SUR LE RÉSEAU NATIONAL SELON LES ESTIMATIONS 1990-1995-1996 .....	25
FIGURE 12	: ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGES DE CAMIONS ANNUELLEMENT SUR LA CÔTE-NORD, SELON LA CATÉGORIE DE PRODUITS FORESTIERS 1990-1995-1996 .....	25
FIGURE 13	: TRANSPORT DU BOIS ET DES PRODUITS DU BOIS SELON LA DESTINATION EN 1995.....	26
FIGURE 14	: ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PÊCHEURS COMMERCIAUX SUR LA CÔTE-NORD ET AU QUÉBEC, 1988-1995 .....	39
FIGURE 15	: ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EMPLOIS DANS LE SECTEUR DE LA TRANSFORMATION DU POISSON PAR SOUS-ENSEMBLE DE LA CÔTE-NORD, 1988-1995 .....	40

FIGURE 16 :	ÉVOLUTION DES VALEURS DES DÉBARQUEMENTS SUR LA CÔTE-NORD ET AU QUÉBEC 1988-1995 EN '000 \$.....	42
FIGURE 17 :	ÉVOLUTION DES VOLUMES DE DÉBARQUEMENTS SUR LA CÔTE-NORD ET AU QUÉBEC 1988-1995 EN TONNES MÉTRIQUES .....	42
FIGURE 18 :	ÉVOLUTION ET RÉPARTITION DU NOMBRE D'EXPLOITATIONS AGRICOLES EN CÔTE-NORD 1980-1995 .....	45
FIGURE 19 :	ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS DU NORDIK-EXPRESS, BASSE- CÔTE-NORD 1981-1995 .....	55

## LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 :	RÉPARTITION DES EMPLOIS PAR GRANDS SECTEURS D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES.....	2
TABLEAU 2 :	PORTRAIT DES POTENTIELS FORESTIERS , DES ACTIVITÉS FORESTIÈRES ET DU TRAFIC LIÉ AU TRANSPORT DU BOIS ET DES PRODUITS FORESTIERS PAR MRC .....	19
TABLEAU 3 :	LES COMPAGNIES MINIÈRES SUR LA CÔTE-NORD .....	27
TABLEAU 4 :	PRODUCTION DE TOURBE SUR LA CÔTE-NORD.....	29
TABLEAU 5 :	LE TRANSPORT DU MINÉRAI DE FER SUR LA CÔTE-NORD, 1995, EN MILLIONS DE TONNES .....	31
TABLEAU 6:	LES ALUMINERIES DE LA CÔTE-NORD - MODES DE TRANSPORT DES INTRANTS ET DES EXTRANTS, 1990-1995 .....	34
TABLEAU 7 :	NOMBRE DE FERMISERS ET DE PÊCHEURS TRAVAILLEURS AUTONOMES .....	37
TABLEAU 8:	PRODUITS PRIORITAIRES ET POTENTIALITÉS TOURISTIQUES DES RÉGIONS TOURISTIQUES DE LA CÔTE-NORD .....	49
TABLEAU 9:	ÉVOLUTION DU NOMBRE D'UTILISATEURS DE LA TRAVERSE BAIE-SAINTE-CATHERINE - TADOUSSAC DE MAI À OCTOBRE.....	52
TABLEAU 10:	PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES VOYAGES SUR LA CÔTE-NORD, 1992 .....	61
TABLEAU 11 :	DONNÉES DE FRÉQUENTATION, DÉPENSES ET RECETTES PER CAPITA POUR LA CÔTE-NORD ET LE QUÉBEC, 1992-1994 .....	62
TABLEAU 12 :	DJME SELON LE BUT PRINCIPAL DE VOYAGE, BAIE-SAINTE-CATHERINE /TADOUSSAC ET SACRÉ-CŒUR, 1996 .....	64
TABLEAU 13 :	MOTIFS DE DÉPLACEMENTS TOURISTIQUES, SELON L'ENQUÊTE 1996 .....	64
TABLEAU 14 :	LES AUTRES ACHALENDEURS DANS MANICOUAGAN ET DUPLESSIS .....	69
TABLEAU15 :	FRÉQUENTATION DES ZEC DE CHASSE ET PÊCHE ET MEMBERSHIP ANNUEL MOYEN DE 1991 À 1995 .....	71

## LISTE DES CARTES

CARTE 1 :	UNITÉS DE GESTION ET POTENTIEL FORESTIER.....	13
CARTE 2 :	TRANSPORT DU BOIS ET DES PRODUITS FORESTIERS SUR LE RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR (1995).....	<b>ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.</b>



### INTRODUCTION

L'analyse de l'activité économique présente un intérêt tant du point de vue du transport des personnes que des marchandises. Les secteurs économiques de base de la Côte-Nord principalement associés aux secteurs primaire et secondaire occupent une part dominante du transport des marchandises au plan régional. À ce titre, il a été jugé pertinent de traduire les patrons actuels et prévisibles de déplacement pour l'approvisionnement et l'expédition générés par les principales entreprises des secteurs forestiers, des pâtes et papier, miniers et de production de l'aluminium et d'autres entreprises du secteur manufacturier. Une enquête auprès d'entreprises des secteurs primaire et manufacturier réalisée conjointement par le ministère des Transports et le CRD Côte-Nord au cours de l'été 1996 nous permet d'en dresser un tableau réaliste.

Les autres activités de service à la population et aux entreprises génèrent également du transport de marchandises pour les approvisionnements et les livraisons ainsi que des patrons de déplacement des personnes afin de pourvoir ou accéder aux commerces et aux services. D'autre part, les impacts générés par les activités commerciales et de services sur les transports des personnes et des marchandises se traduiront globalement à travers l'analyse de la circulation routière actuelle et projetée. Ce volet ne sera donc pas abordé dans ce chapitre.

L'activité touristique grandissante sur la Côte-Nord génère quant à elle une part très importante du transport des personnes. Un regard global de l'évolution de l'industrie touristique sur la Côte-Nord apportera également des informations pertinentes sur les enjeux associés au transport des personnes en période estivale principalement et sur le caractère structurant des infrastructures maritimes, aériennes et routières pour le déploiement de cette activité économique pour la région.

Ainsi le présent chapitre traduit dans les limites des informations recueillies et disponibles, la dynamique actuelle et prévisible des flux de transport associés aux principales activités économiques régionales. La première partie du chapitre présente les données d'emploi qui caractérisent la population active et la structure économique de base ; la deuxième partie présente les principales variables descriptives et les perspectives d'avenir des secteurs économiques de base que sont la production de l'aluminium, la production forestière et papetière, la production minière, les pêches et l'agriculture et analyse les modes de transports utilisés pour la production dans chacun de ces secteurs. L'activité touristique, génératrice d'un flux saisonnier de transport des personnes est présentée en troisième partie.

## **4.1. LA STRUCTURE ÉCONOMIQUE ET L'EMPLOI**

### **4.1.1 Limites**

Il existe plusieurs sources de données disponibles pour présenter la structure économique régionale et l'emploi. Néanmoins, les méthodes d'enquêtes, les découpages géographiques et les objets d'analyse et de diffusion diffèrent et rendent toute comparaison ou combinaison d'informations douteuse.

Les données du recensement de Statistique Canada, les données d'enquête sur la population active réalisées par Statistique Canada, les publications du Bureau de la Statistique du Québec, les fichiers d'entreprises et d'emplois mis à jour par les organismes régionaux, tels que le centre de Développement des ressources humaines du Canada (DRHC) et la Société québécoise de développement de la main d'œuvre (SQDM), sont autant de sources de production ou de diffusion des informations sur l'emploi et la population active.

Les objectifs de la présente section ne sont pas de cibler l'évolution du marché de l'emploi, mais plutôt de rendre compte globalement de la structure économique actuelle et prévisible et ses impacts sur les flux de transport et la mobilité de la main d'œuvre. Aussi, les données seront donc présentées sans les fusionner ou les modifier, sauf mention explicite, afin de respecter l'intégrité des différentes sources d'information.

### **4.1.2 La structure économique**

La forte croissance économique et démographique de la région depuis les années '50 a reposé sur l'exploitation d'abondantes ressources forestières et minières et la production de l'hydroélectricité. De plus, la pêche a toujours représenté une activité économique importante malgré les restrictions récentes de la ressource pour certaines espèces commerciales.

En termes relatifs, le secteur primaire est 2,5 fois plus important dans l'économie de la région que dans celle du Québec. À l'inverse, le secteur tertiaire est relativement plus important au Québec que sur la Côte-Nord (**Tableau 1**)

**Tableau 1 : Répartition des emplois par grands secteurs d'activités économiques**

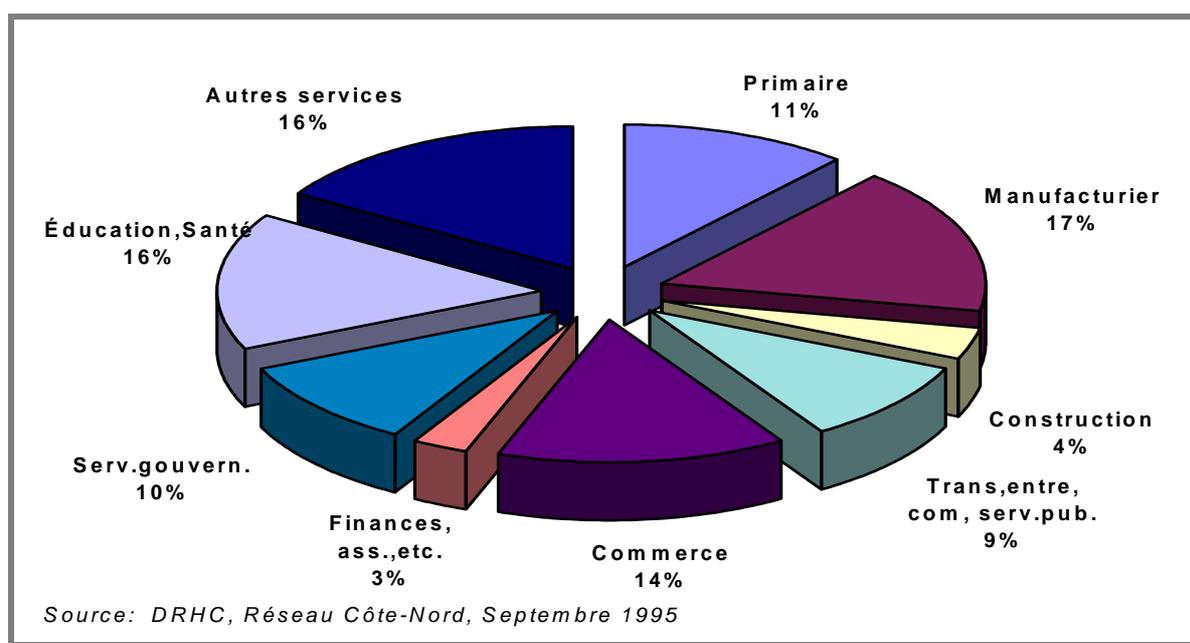
Emplois/Secteurs	Côte-Nord et Nord-du-Qc		Ensemble du Québec	
	('000)	%	('000)	%
Primaire	5,0	8,7	1 11,9	3,5
Secondaire	13,3	23,1	737,3	23,0
Tertiaire	39,3	68,2	2 354,90	73,5
<b>Total</b>	<b>57,6</b>	<b>100</b>	<b>3 204,10</b>	<b>100</b>

*Source : Stat. Can., Enquête sur la population active  
Compilation spéciale par la SQDM*

### • Répartition sectorielle de l'emploi

En 1995, le nombre d'emplois était évalué entre 43 300 et 44 200 pour plus de 3 850 entreprises.<sup>1</sup> La répartition sectorielle des emplois par divisions d'industries suivant cette compilation régionale nous indique une distribution plus importante que ce qui est présenté au tableau 1 pour le secteur primaire, avec 11 % plutôt que 8,7 %, et les secteurs manufacturiers et de la construction varient sensiblement, avec 21 % plutôt que 23,1 % (**figure 1**). Les autres catégories d'activités économiques qui composent ce qui est convenu d'appeler le tertiaire sont comparables avec 68 % des emplois.

Figure 1 : Répartition des emplois par grandes catégories d'activités économiques, Côte-Nord, 1995



<sup>1</sup> Source : SQDM, Côte-Nord, janvier 1997, Relevé des dossiers d'entreprises, Tableau 1995-1996 = 3 870 entreprises et 44 203 emplois et DHRC, Réseau Côte-Nord, Rapport septembre 1995 = 3 847 entreprises et 43 323 emplois.

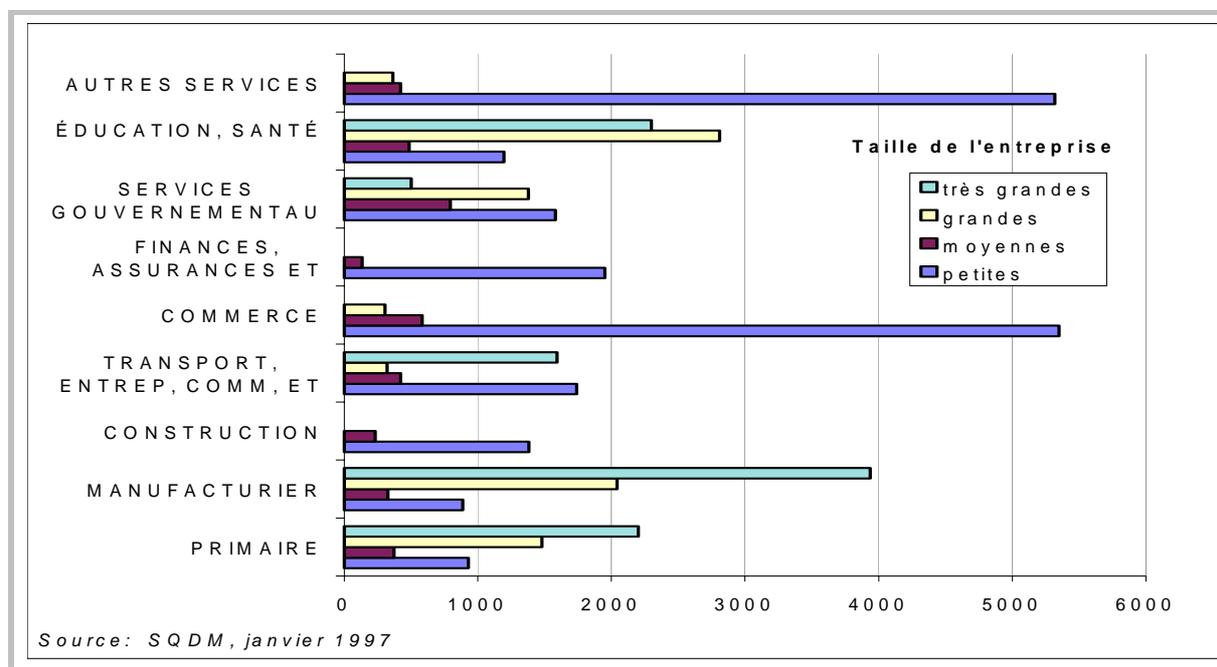
## Les activités économiques

La ventilation des emplois par grands secteurs d'activités économiques confirme également l'assertion précédente à l'effet que les emplois des secteurs primaires et secondaires sont très liés à l'exploitation et à la première transformation de la ressource. Sans compter les emplois liés à la production de l'hydroélectricité, pas moins de 26,5 % des emplois de la Côte-Nord étaient liés au secteur primaire et à la première transformation du bois, des métaux (aluminium), celle des aliments (produits de la pêche) et celle des pâtes et papiers.

### • La taille des entreprises

Autre caractéristique de la structure économique de la Côte-Nord, la grande et la très grande entreprise dominent le paysage des industries manufacturières (**figure 2**). Dans la catégorie des très grandes entreprises (de 500 à 999 emplois et 1 000 emplois et plus), on cible les deux alumineries de la Côte-Nord, la Reynolds de Baie-Comeau et Alouette de Sept-Îles qui regroupent à elles seules plus de 3 000 emplois et la papetière Quno de Baie-Comeau qui compte près de 1 000 emplois manufacturiers. Au total, ces trois très grandes entreprises composent à elles seules 55 % des emplois manufacturiers.

Figure 2 : Nombre d'emplois selon la catégorie et la taille de l'entreprise - Côte-Nord 1995



Parmi les grandes entreprises, soit les catégories de 100 à 199 emplois et de 200 à 499 emplois, on compte cinq entreprises du secteur de la transformation du poisson qui totalisent plus de 1 200 emplois et quatre entreprises de transformation du bois qui comptent environ 700 emplois manufacturiers. Ces grandes entreprises composent 28 % des emplois manufacturiers.

Ainsi les secteurs économiques de base occupent plus de 80 % des emplois manufacturiers dans les grandes et très grandes entreprises. Le développement d'une industrie manufacturière de deuxième et troisième transformation pourra se faire à l'initiative des PME, comme proposé dans le plan de développement stratégique régional.

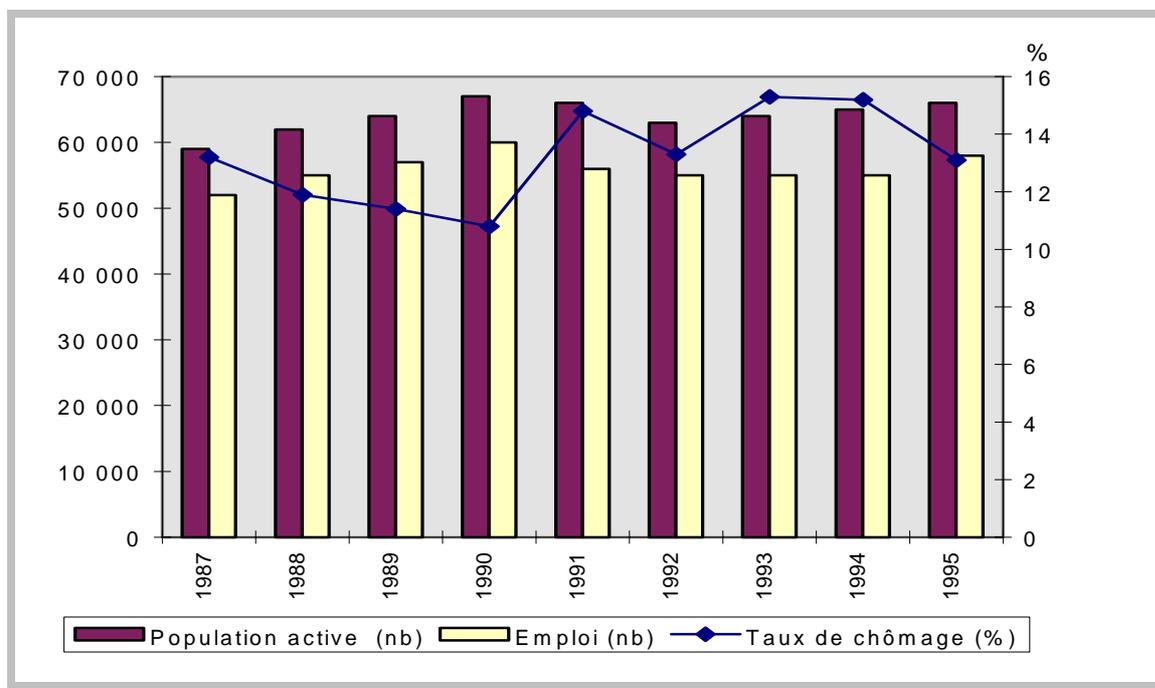
- **Les indicateurs d'emploi**

Les indicateurs du marché du travail sont compilés pour la Côte-Nord et le Nord-du-Québec. En 1995, la population active de ces deux régions était de 69 000 personnes, ou 1,9 % de celle du Québec. Le taux d'activité se situait à 65,6 % pour les deux régions tandis que le taux de chômage s'élevait à 9,0 %.<sup>2</sup> D'autres sources de données (**figure 3**) nous indiquent que la population active était du même ordre en 1991 et 1995, soit 66 000 personnes. Le nombre d'emplois aurait augmenté de 3,6 % depuis 1991 pour atteindre 58 000 en 1995. Le nombre maximum d'emplois désaisonnalisé a été atteint en 1990, avec 60 000 emplois pour une population active de 67 000. Depuis 1991, le taux de chômage oscillerait globalement entre 15 % et 13,1 % en 1995.

---

<sup>2</sup> Source : Profil économique des régions de la Côte-Nord et du Nord-du-Québec. Gouvernement du Québec, MICT, Direction générale de l'analyse économique, Direction de l'analyse des PME et des régions.

Figure 3 : Évolution de la population active, du nombre d'emplois et du taux de chômage pour les régions 09 et 10, 1987-1995



Source : Statistique Canada, CANSIM, séries D778848, -63, -93, -78, -93, D778909, -23, -38

- **Les enjeux du vieillissement de la structure démographique sur la mobilité de la main d'œuvre**

Les organismes régionaux responsables du recrutement et de la formation de la main d'œuvre sont préoccupés par l'évolution future de la structure d'âge de la population active qui laisse entrevoir un nombre important de départs à la retraite. La Société québécoise de développement de la main d'œuvre (SQDM) et le centre de développement des ressources humaines du Canada (DRHC) mènent une enquête auprès de 200 entreprises de la Côte-Nord visant justement à déterminer parmi les 25 000 travailleurs du secteur industriel, les besoins futurs en main-d'œuvre pour combler les départs associés aux mises à la retraite au cours des cinq à sept prochaines années. Cette initiative devrait permettre, avec la collaboration des commissions scolaires, de préciser les besoins en formation des jeunes et d'offrir une alternative valable aux jeunes travailleurs pour rester dans la région<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Source: Journal le Soleil, 2 décembre 1996, *La Côte-Nord réagit face au vieillissement de sa main d'œuvre. Pour une première fois au Québec, 200 entreprises seront à l'étude.* Robert Savard, collaboration spéciale.

Les perspectives démographiques régionales nous indiquent que les groupes d'âge correspondant à la population active de 15 à 65 ans représenteraient près de 73 000 personnes en 1996 et éventuellement 66 000 personnes en 2016, soit une diminution globale de 7 000 personnes alors que la population des groupes d'âge de 50 à 65 ans augmentera de plus de 7 000 personnes durant cette période.<sup>4</sup>

Cette augmentation des effectifs pour les groupes d'âge qui sont plus près de la retraite aura certainement un impact sur les stratégies de gestion de la main d'œuvre particulièrement au sein des grandes entreprises.

Si des actions étaient nécessaires pour assurer un soutien au recrutement et à la formation de la main d'œuvre, dans une perspective de consolidation et de diversification des activités économiques régionales, il faut s'attendre également que le phénomène des mises à la retraite puisse se traduire par une migration d'une partie de ces ménages vers d'autres régions. Ces départs d'une population active expérimentée peuvent donner lieu, en plus du recrutement de la main d'œuvre au plan régional, à l'arrivée d'une main d'œuvre provenant d'autres régions. Le défi est de savoir si ces tendances pourront engendrer un bilan migratoire interrégional qui sera à l'avantage de la région.

### 4.1.3 Les vocations des principaux pôles d'emploi de la région

Les principaux pôles d'emploi de la région sont concentrés bien sûr dans les MRC de Manicouagan et de Sept-Rivières où résident respectivement 36 % de la population active occupée et où sont concentrés respectivement 41 % et 32 % des emplois régionaux<sup>5</sup>.

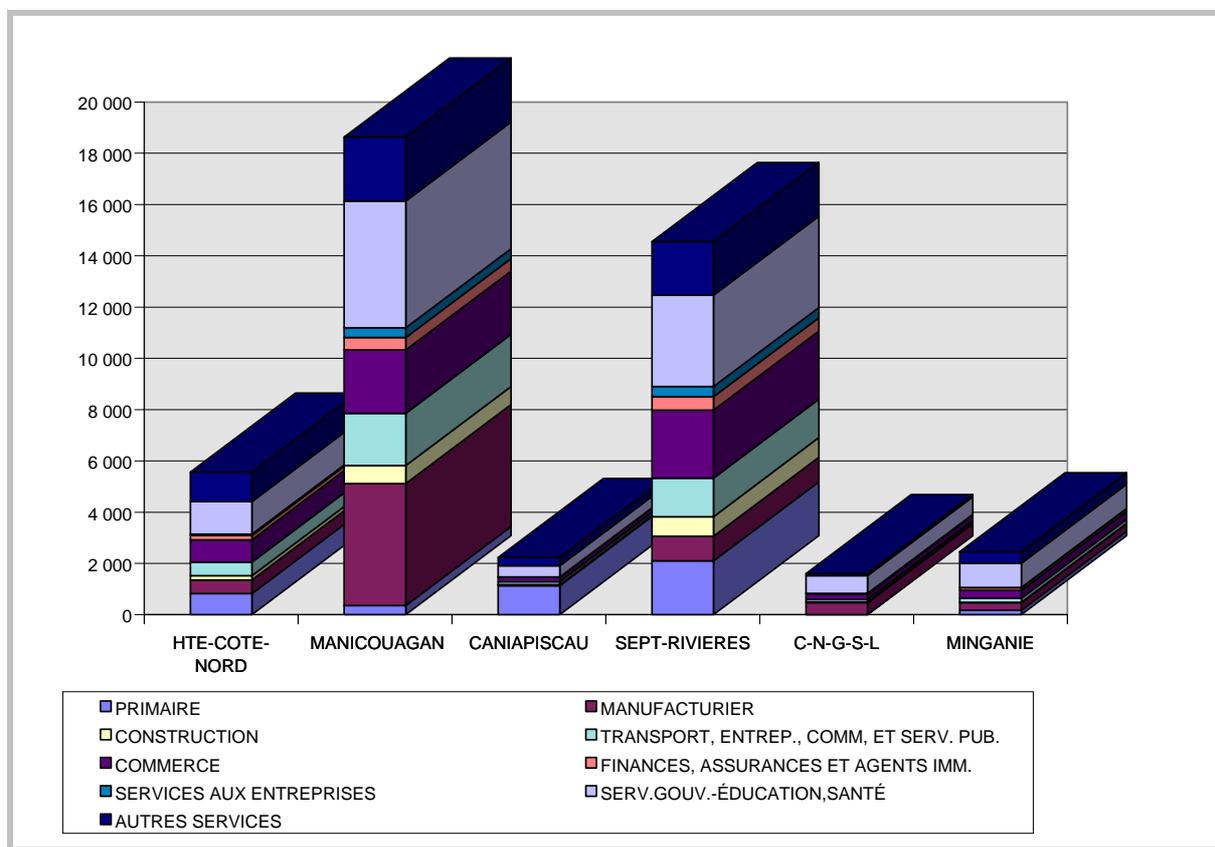
La répartition des emplois selon la MRC et la division d'industrie représente bien la spécialisation, s'il en est, des pôles d'emplois (**figure 4**) ; les MRC de Manicouagan et de Sept-Rivières rivalisent quant aux nombres d'emplois dans les secteurs de la finance, des assurances et des services immobiliers avec plus de 2 000 emplois respectivement ; dans les secteurs de l'hébergement et de la restauration et des autres services avec respectivement environ 2 500 emplois ; dans le commerce de gros et de détail avec respectivement environ 2 500 emplois ; dans les services gouvernementaux, d'éducation, de soins de santé et de services sociaux avec respectivement 1 365 et 1 130 emplois.

---

<sup>4</sup> Source : Perspectives démographiques à micro-échelle pour le Québec dans son ensemble 1991-2016, Modèle ES-3, Pierre Desgagnés, MTQ, Direction de la planification, juin 1996. Voir également : *Vers un plan de transport de la Côte-Nord, Chapitre 3 : L'évolution démographique sur la Côte-Nord*, Suzanne Hénault, MTQ, Direction de la planification, décembre 1996.

<sup>5</sup> Voir Annexe 1.

Figure 4 : Répartition des emplois selon la MRC et la division d'industrie



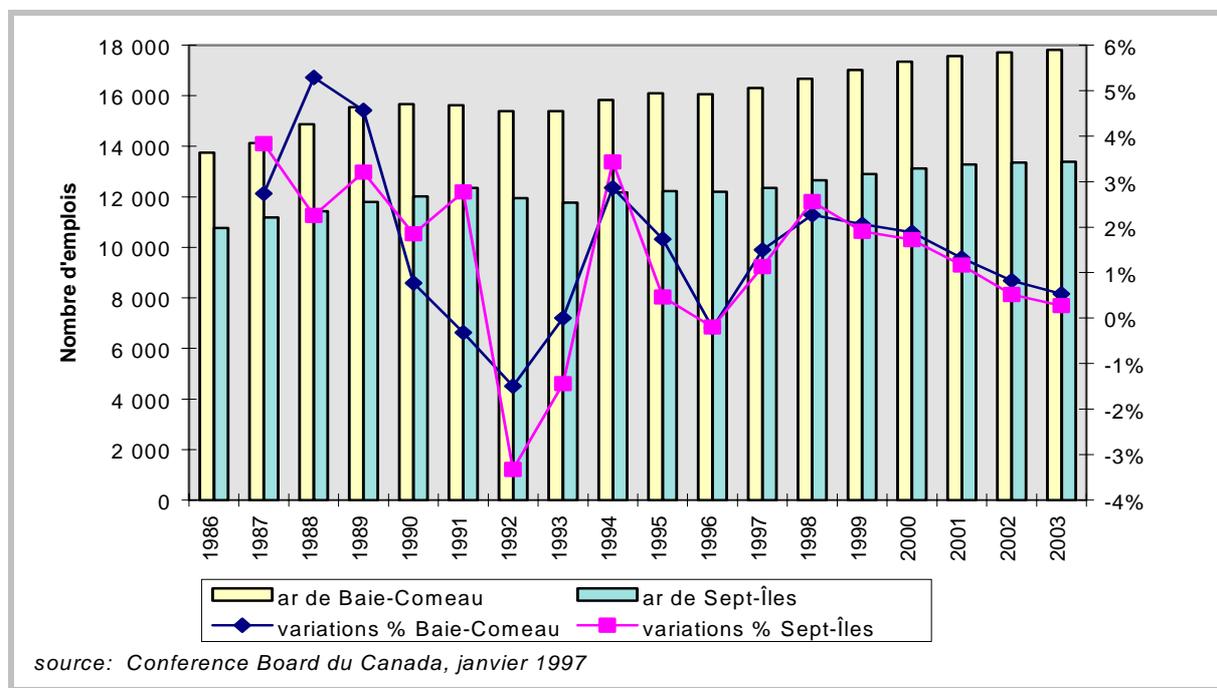
Source : SQDM, tableau sur le nombre d'entreprises et d'emplois, 03-96.

La MRC de Manicouagan se distingue par la plus forte concentration d'emplois dans le secteur manufacturier, avec plus de 4 750 emplois contre 960 dans Sept-Rivières et dans les secteurs de communication et autres services publics, grâce à la concentration des activités d'Hydro-Québec dans Manicouagan avec plus de 1 500 emplois contre 350 dans Sept-Rivières.

À l'inverse, la MRC de Sept-Rivières occupe le premier rang au titre des emplois dans le secteur primaire, avec plus de 2 100 emplois, suivie de Caniapiscau avec plus de 1 100 emplois et de la Haute-Côte-Nord avec 820 emplois. Cette MRC concentre également le plus grand nombre d'emplois aux chapitres des activités de transport et d'entreposage avec plus de 1 100 emplois, soit plus du double qu'en Manicouagan.

Ce sont les deux agglomérations de Baie-Comeau et de Sept-Îles qui concentrent la majorité des emplois de la région.

Figure 5 : Évolution et prévision des emplois dans les agglomérations de Baie-Comeau et de Sept-Îles 1996-2003



Selon les prévisions du Conference Board (figure 5), les agglomérations de Baie-Comeau et de Sept-Îles devraient connaître une croissance annuelle moyenne de 1,5 % et de 1,3 % respectivement entre 1996 et 2003, confortant ainsi l'ensemble des secteurs économiques de ces agglomérations dans une relative stabilité. L'agglomération de Baie-Comeau connaîtrait un seuil d'emplois passant d'environ 16 000 en 1996 à plus de 17 800 à l'horizon 2003 tandis que l'agglomération de Sept-Îles passerait d'environ 12 200 emplois à 13 400 dans la même période<sup>6</sup>.

Finalement, il est possible de mesurer globalement le niveau d'attraction d'un pôle d'emploi en établissant un rapport entre le total de la population active occupée qui réside dans une MRC et le total de population active occupée qui déclare travailler dans ce même territoire.

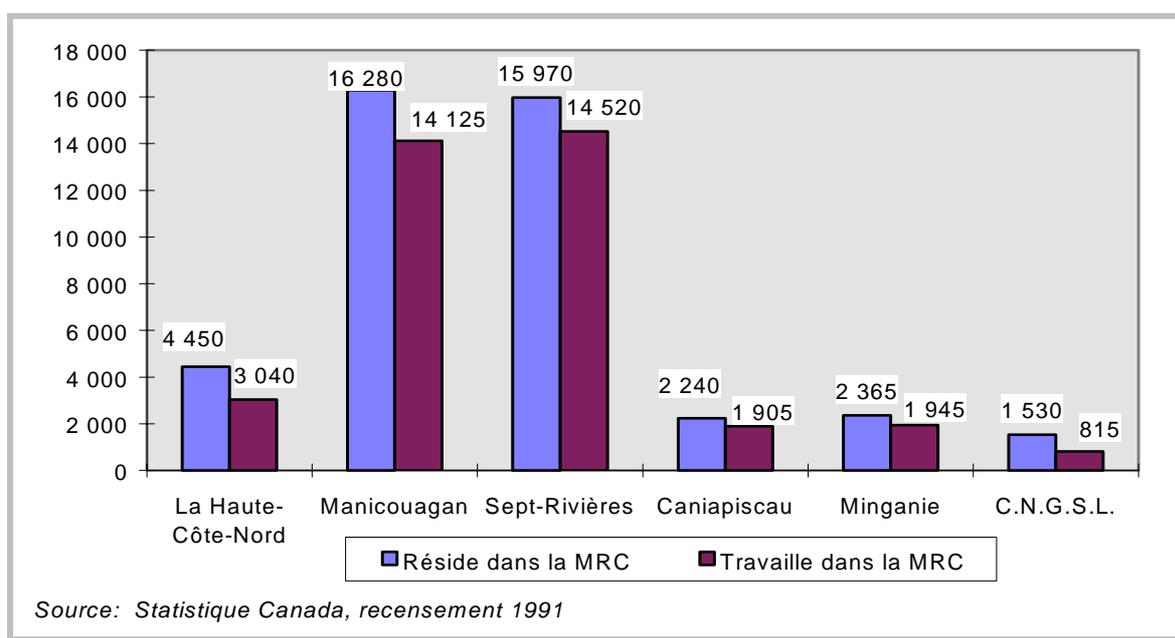
Si ce rapport ne permet pas d'établir la relation entre l'origine et la destination de la population active occupée comme le permettrait une enquête Origine-Destination, il

<sup>6</sup> Note : Les prévisions d'emplois du Conference Board du Canada sont basées sur les données d'emplois des recensements de 1986 et 1991 et sur les données d'enquêtes sur la population active de 1991 à 1996, les données d'emplois du recensement de 1996 n'étant pas disponibles au moment de la publication de ces prévisions, soit en janvier 1997.

## Les activités économiques

permet néanmoins de vérifier le «déficit» ou le «surplus» d'emploi dans une unité spatiale de référence (figure 6). Or les données du recensement 1991 sur les caractéristiques de la population active occupée nous indiquent qu'il existe un rapport déficitaire dans chaque MRC de la Côte-Nord entre le lieu de résidence et le lieu de travail de la population active occupée.

**Figure 6 : Distribution de la population active occupée aux lieux de travail et aux lieux de résidence selon la MRC de la Côte-Nord**



Au total régional, 90 % de la population active qui réside dans la région y travaille. Ce ratio est plus faible notamment pour la Haute-Côte-Nord avec 77 % seulement et les municipalités de la Côte-Nord-du-Golf-Saint-Laurent qui accuse un ratio de seulement 55 % en (voir annexe 1).

## 4.2. LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE BASE, CONTEXTE ET PERSPECTIVES

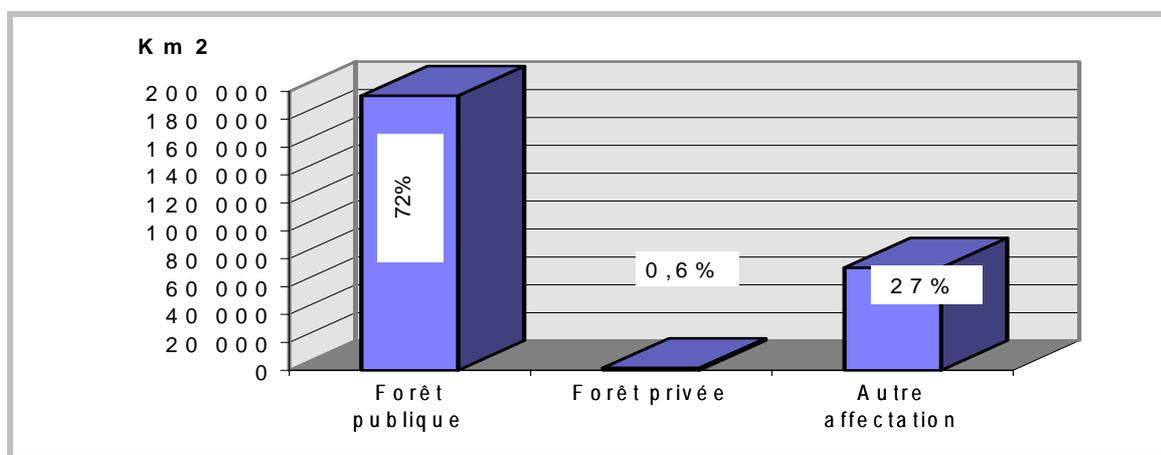
En plus de constituer des pôles économiques importants, les industries forestières, minières et de production de l'aluminium, engendrent une demande importante de transport : camionnage dans le premier cas, ferroviaire et maritime dans les autres cas. En raison de leur importance économique pour la région et de leurs effets sur la demande de transport, nous les analyserons de façon assez détaillée.

### 4.2.1 La forêt

- **L'importance géographique de l'activité forestière sur la Côte-Nord**

L'activité forestière se déploie sur une partie seulement de l'immensité des terres publiques qui occupent 196 907 km<sup>2</sup>, soit 72 % du territoire régional. À l'opposé, la forêt du domaine privé représente moins de 1 % du territoire, le reste du territoire, 27 %, étant constitué d'eau, de terrains improductifs, de terrains non forestiers et de terres fédérales.

Figure 7 : Les superficies forestières sur le territoire de la Côte-Nord



Source : MRN Côte-Nord, 1996

La totalité de la forêt publique ne fait pas l'objet d'une exploitation intensive. Actuellement, 30 % (59 718 km<sup>2</sup>) des superficies sont considérées productives et accessibles, dont 47 630 km<sup>2</sup> qui font l'objet de contrats d'approvisionnement et d'aménagement forestier (CAAF). Aussi, 70 % de la forêt publique est considérée comme étant non productive ou inaccessible.

### • Le potentiel forestier sur les terres publiques et privées de la Côte-Nord

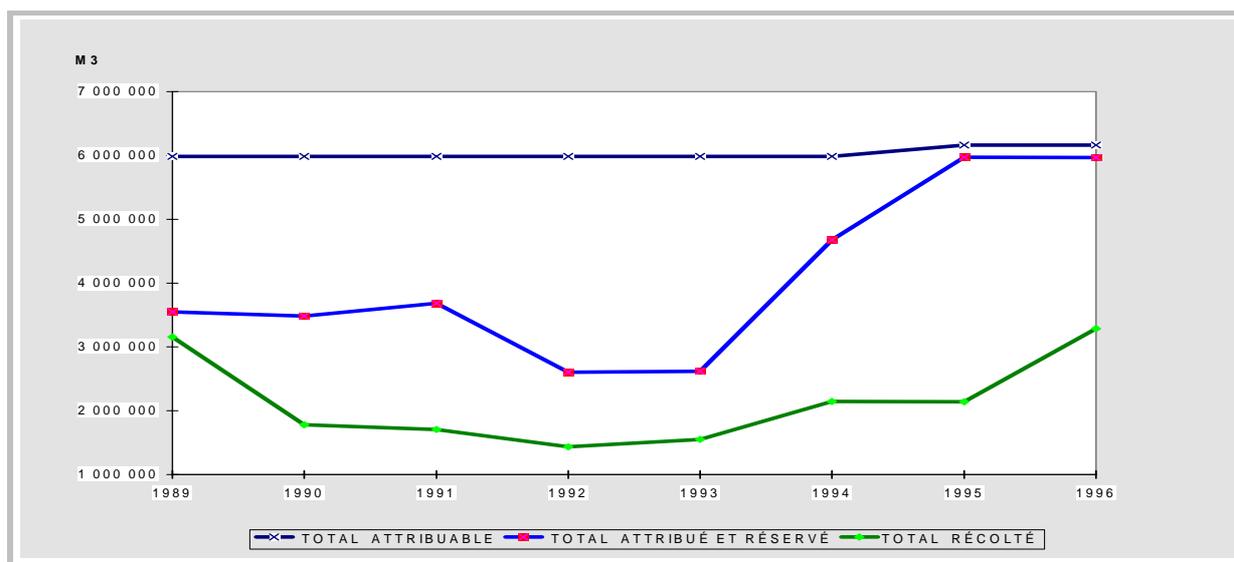
La Côte-Nord est divisée en six unités de gestion dont les limites qui suivent généralement le tracé des cours d'eau, correspondent plus ou moins au découpage des MRC (Voir carte 1).

Les «attributions» et «réservations» forestières sont déterminées en fonction de la possibilité forestière de chaque aire commune, de la demande actuelle de matière première, ainsi que des projets d'exploitation des entreprises.

Les conditions du marché pour la matière première constituée à plus de 90 % de résineux, déterminent les règles d'équilibre entre les volumes attribuables, attribués et coupés. Les volumes récoltés à la période récente (1994-1995) et les prévisions de coupe pour 1996-1997-1998 tendent à augmenter progressivement de 2,1 millions de mètres cubes en 1995 vers 4,6 millions de mètres cubes en 1997-1998, pour se maintenir à environ 75 % des volumes attribués et attribuables. Les prévisions demeurent conditionnelles aux marchés.

Les demandes des entreprises pour obtenir un CAAF sur la Côte-Nord sont en hausse depuis 1993. Actuellement, les volumes attribués et réservés correspondent à 90 % de la possibilité forestière attribuable alors qu'ils ne représentaient que 55 % en 1989 et 40 % en 1992, période où la demande était à la baisse. (voir figure 8).

Figure 8 : Volumes de bois attribuables, attribués et récoltés dans la forêt publique de la Côte-Nord, 1989-1996



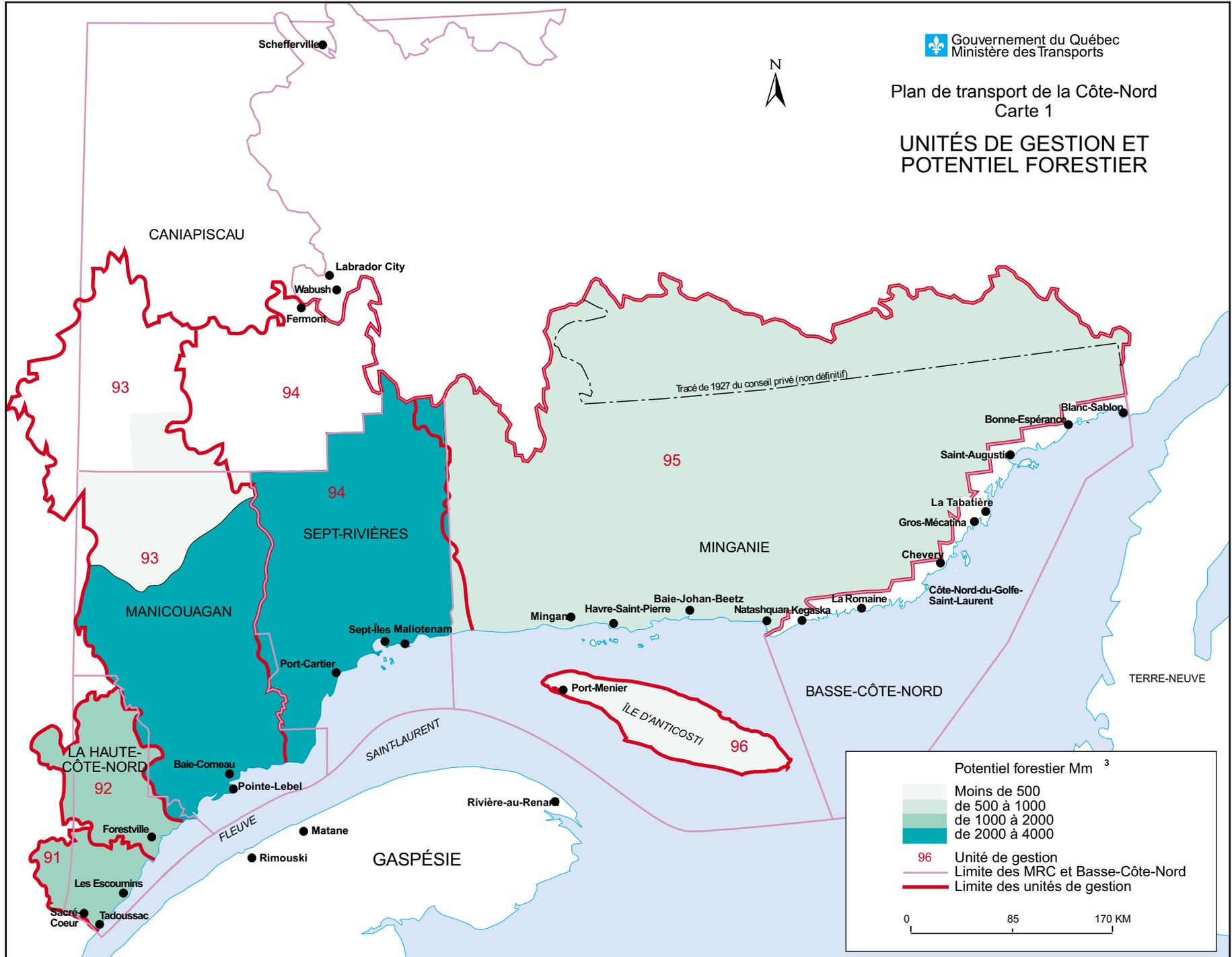
Source : MRN-Côte-Nord, 1996

Carte 1

**UNITÉS DE GESTION ET POTENTIEL FORESTIER**

Plan de transport de la Côte-Nord  
Carte 1

UNITÉS DE GESTION ET  
POTENTIEL FORESTIER



## Les activités économiques

---

La forêt privée représente 1 652 km<sup>2</sup>, soit l'équivalent de 0,8 % du domaine public. Seulement 30 000 hectares sont enregistrés par les producteurs forestiers. Le prélèvement annuel admissible est évalué à 186 300 m<sup>3</sup> alors que les volumes de bois récoltés et livrés à des fins industrielles (pâtes, panneaux, sciage) totalisent environ 34 000 mètres cubes en 1994<sup>7</sup>, soit 1,6 % de la récolte en forêt publique pour la même année. L'activité forestière en forêt privée est donc marginale par rapport à celle de la forêt publique.

- **L'emploi dans les secteurs de la production forestière et de la transformation des produits forestiers**

La production du bois brut et sa transformation<sup>8</sup> est un des quatre pôles économiques de la Côte-Nord. Selon les données d'emplois disponibles<sup>9</sup>, l'ensemble des activités de production et de la transformation du bois occupaient plus de 3 300 personnes en 1995, soit près de 1 400 emplois dans les industries de l'exploitation forestière et des services forestiers et plus de 1 900 emplois dans les industries du bois et ceux du papier et des produits connexes<sup>10</sup>.

L'exploitation et les services forestiers occupent une place trois fois plus importante dans l'économie de la Côte-Nord que dans celle du Québec : 3,2 % de l'emploi total de la région comparativement 0,8 % pour l'ensemble du Québec.

Si l'on se fie aux prévisions de la Société québécoise du développement de la main-d'oeuvre (SQDM) pour 1996 et 1997, cette importance tendrait à s'accroître : la croissance annuelle moyenne de l'emploi dans ces industries serait sensiblement supérieure à celle de l'ensemble de l'économie de la région.

Les prévisions de la SQDM indiquent en effet que la croissance annuelle moyenne entre 1994 et 1997 serait de 13,1 %, 8,2 % et 1,0 % respectivement dans les industries de l'exploitation forestière et des services forestiers, du bois et des pâtes et papiers, tandis que la croissance annuelle moyenne de l'emploi dans l'ensemble de la région ne serait que de 2,1 %.

Il convient de souligner cependant que les industries concernées ont connu une importante restructuration durant la récession de 1991-1992 : fermeture de l'usine de pâte de Cascades à Port-Cartier, de la scierie de la Daishowa à Forestville et ralentissement de l'activité de la Quno à Baie-Comeau.

---

<sup>7</sup> Source : Office des producteurs de bois, « État de situation au 31 janvier 1996 » MRC Côte-Nord (juin 1996).

<sup>8</sup> Nous considérons ici que le secteur de la forêt comprend les industries d'exploitation forestière et des services forestiers, les industries du bois et les industries du papier et des produits connexe, soit respectivement les grands groupes 04, 05, 25 et 27 de la classification type des industries, 1980, de Statistique Canada.

<sup>9</sup> Voir annexe 1.

<sup>10</sup> Voir annexe 1.

La situation de l'emploi s'est améliorée depuis le début de la reprise économique en 1993 avec le raffermissement du marché du bois. Il reste que l'accroissement de l'emploi est moins proportionnel que celui de la production du bois brut. À titre d'exemple, le volume de bois coupé a augmenté de 54 % en 1995 par rapport à 1986 alors que l'emploi est resté presque au même niveau. Selon le ministère des Ressources naturelles, Côte-Nord, le nombre d'emplois par 1000 m<sup>3</sup> de bois coupé est passé de 2,38 en 1988 à 1,9 en 1995. La mécanisation des opérations de coupe et la modernisation des usines expliquent, en grande partie, le phénomène en question.

- **Les perspectives d'avenir**

Si les conditions dans lesquelles opèrent les producteurs et les transformateurs du bois sont favorables à court terme<sup>11</sup>, elles s'annoncent plus contraignantes à long terme.

Les conditions, du côté de l'offre, seront déterminées par les nouvelles exigences environnementales et, surtout, par l'entrée sur le marché mondial de nouveaux producteurs du bois brut.

Les groupes de pression pour la protection de l'environnement ont non seulement obtenu gains de cause en ce qui concerne la préservation des forêts anciennes et la protection des habitats d'espèces fauniques menacées, mais réussi aussi à imposer aux exploitants forestiers des conditions de production plus contraignantes que par le passé. Il en résultera une réduction de l'offre de bois brut, en particulier dans la région du nord-ouest des États-Unis.

Cependant, cette réduction serait plus que compensée par la hausse de la production des plantations du sud des États-Unis, d'Amérique du sud et d'Europe de l'est. L'effet net se traduirait par l'augmentation de l'offre sur le marché mondial et par des pressions à la baisse sur le prix du bois. Cela est d'autant plus probable que les nouveaux producteurs, surtout ceux des pays en développement, jouissent à la fois de conditions climatiques favorables à la croissance rapide des arbres et de l'aide internationale à la mise en valeur de la forêt

Du côté de la demande, les conditions seront déterminées par la croissance démographique et économique et par l'innovation technologique.

Les régions du monde à forte croissance démographique consomment davantage de bois de chauffage que les autres sortes de bois, mais cela ne pèse pas moins sur la demande globale du bois. Avec la croissance économique de ces régions, d'autres substances, comme le gaz, peuvent être substituées au bois et la pression sur la demande de bois diminuera d'autant.

C'est le ralentissement de la formation de nouveaux ménages aux États-Unis et, par conséquent, de la demande de nouveaux logements qui risque d'affecter le plus la demande pour le bois québécois. On estime, en effet, que la demande annuelle de

---

<sup>11</sup> CRD et MTQ-Côte-Nord, Enquête auprès des entreprises des secteurs primaire et secondaire.

logements aux États-Unis passerait de 2 millions d'unités en 1990 à 1,7 millions d'unités en 2010, soit une baisse de 15 %.

S'il est relativement facile de prévoir la croissance démographique, il en va autrement pour ce qui est de la croissance économique. Mais un taux annuel moyen de 2 % est acceptable pour les pays de l'OCDE. Les pays d'Asie, eux, connaîtront probablement des taux plus élevés mais inférieurs à ceux d'aujourd'hui. D'ailleurs, ces pays éprouvent déjà des difficultés à maintenir les taux de croissance élevés auxquels ils ont été habitués. Ainsi, la demande de bois est appelée à augmenter plus rapidement en Asie qu'en Amérique du nord. Or, l'Amérique du nord est le marché naturel des producteurs québécois de bois et c'est cette région qui connaîtra probablement le plus faible taux de croissance de la demande de bois.

Quant à l'introduction de nouvelles technologies dans la transformation du bois, elle se traduit par une réduction de l'utilisation du bois brut par unité de produit fini et, toutes choses étant égales par ailleurs, par une baisse de la demande de bois. Notons que le taux de pénétration des nouvelles technologies ira en s'accroissant sous la pression des produits substitués tels l'acier et le plastique.

De plus, il est important de considérer, d'une part, la possibilité que les États-Unis adoptent de nouvelles restrictions à l'importation du bois canadien et, d'autre part, la capacité des entreprises de la Côte-Nord d'accroître leur part de marché dans les pâtes et papiers et de développer de nouveaux produits.

L'exportation du bois d'oeuvre vers les États-Unis est couverte, depuis le 2 avril 1996, par un accord qui prévoit l'entrée libre de 14,7 milliards de pieds de planche de bois (PMP) par année. Par la suite, une taxe à l'exportation sera appliquée de la façon suivante : 50 dollars américains par 1000 PMP sur les 650 millions de PMP additionnels et 100 dollars américains au-delà de ce volume. En contre partie, l'accord préserve la paix commerciale pour les cinq prochaines années. Cependant, l'accord ne protège pas entièrement les exportateurs canadiens, notamment ceux de la Côte-Nord contre des contestations de la part des environmentalistes américains.

Les producteurs de pâtes et papiers ont entrepris un important programme de modernisation, se conformant du même coup aux exigences environnementales : les dépenses en équipements et en procédés «écologiques» sont passées de 11 % de l'investissement total en 1991 à 47 % en 1995. De plus, ils ont accès à des ressources abondantes et de bonne qualité (i.e. fibre). Ce sont là des conditions qui confèrent aux producteurs québécois un important avantage concurrentiel. Cependant, la disponibilité de nouveaux procédés permettant aux concurrents d'utiliser efficacement des fibres de moins bonne qualité ; l'appréciation du dollar canadien et le renversement de la tendance à la hausse des prix réduisent considérablement cet avantage.

Quant au développement des autres produits du bois, les perspectives sont loin d'être favorables. Dans l'état de situation du 31 janvier 1996, le MRN-Côte-Nord affirme que la prochaine décennie sera difficile pour l'industrie des panneaux parce que «... la capacité mondiale de fabrication croîtra plus rapidement que la demande. » De son côté, le CRD constate dans son plan de développement stratégique que : «les marchés sont encore

peu développés pour les sous-produits du sciage ; presque aucune R&D dans la région sur les nouveaux produits forestiers, procédés de fabrication et sur la valorisation des résidus du sciage ; certaines carences dans la formation professionnelle à l'égard des nouvelles technologies de sciage et des caractéristiques mécaniques particulières de l'épinette noire».

En somme, les industries de la cueillette et de la transformation du bois de la Côte-Nord possèdent d'importants avantages concurrentiels, mais ils devront opérer dans un marché au stade de maturité, caractérisé par une faible croissance de la demande et une tendance à la baisse des prix. Ils devront faire face à des concurrents, notamment sur le marché international, qui risquent de leur donner beaucoup de fils à retordre.

- **Portrait des activités forestières et du camionnage généré, par MRC et par groupes d'unités de gestion**

En détaillant le portrait des activités forestières par divisions territoriales de la Côte-Nord, on comprend que la majorité des potentiels forestiers et du bois effectivement coupé est concentrée dans les unités de gestion 93 et 94 localisées principalement dans les MRC de Manicouagan et Sept-Rivières (**tableau 2**). L'intensité du camionnage généré pour le transport du bois sur les réseaux de chemins forestiers et le réseau national jusqu'aux usines (origine) est par le fait même concentré dans ces MRC. Le trafic du bois brut ou transformé à destination des clients (destination) modifiera quant à lui le profil des itinéraires les plus sollicités.

- **La Haute-Côte-Nord**

La possibilité forestière de la Haute-Côte-Nord correspond à 23 % de celle de toute la Côte-Nord. La récolte forestière représentait en 1995 environ 45 % des volumes coupés sur toute la Côte-Nord, alors que Manicouagan et Sept-Rivières totalisaient 53 %.

Les bénéficiaires de CAAF dans la Haute-Côte-Nord ont récolté plus de 90 % des volumes attribués (au 31 décembre 1994) comparativement à ceux de Manicouagan et Sept-Rivières qui n'ont récolté que 43 % de leurs attributions à la même période.

La récolte et le reboisement effectués par les compagnies de la Haute-Côte-Nord ont généré en 1995 environ 100 500 déplacements qui devraient, selon les prévisions, atteindre environ 124 000 déplacements.

## Les activités économiques

**Tableau 2 : Portrait des potentiels forestiers, des activités forestières et du trafic lié au transport du bois et des produits forestier par MRC**

MRC Unité de gestion Volume par année de référence	Année	Haute-Cote-Nord 91-92 M m <sup>3</sup>	Manicouagan 93 ptie - 94 ptie M m <sup>3</sup>	Sept-Rivières M m <sup>3</sup>	Minganie 95-96 M m <sup>3</sup>	TOTAL CÔTE-NORD M m <sup>3</sup>
Possibilités forestières	1996	1,475	4,358		680	6,513
Volumes attribuables	1996	1,372	4,141		650	6,163
Volumes attribués (au 31 janvier 1996)	31 janvier '96	1,372	4,034		559	5,965
Estimation de coupe	1994-1995	0,997	1,145		n.d.	2,142
Prévisions de coupe	1995-1996	1,186	1,979		121	3,286
Prévisions de coupe	1996-1997	1,081	3,012		160	4,253
Prévisions de coupe	1997-1998	1,081	3,369		160	4,610
<b>Localisation des principales usines de transformation</b>						
(capacité > 10 000 m <sup>3</sup> en 1996)	1996	Sacré-Coeur (Boisaco inc) Labrieville (Produits forestiers Lab.) Pte-au-au-Boisvert (Scierie J.Beaulieu) Bergeronnes (Latte des Berges inc) Forestville (Scierie Hte-C-Nord)	Baie-Comeau (Quino, div. papetière) Baie-Comeau (Quino, div. SDO) Port-Cartier (Uniforêt - Scierie) Port-Cartier (Uniforêt - Pâte) Riv. Pentecôte (Sc. Norbois) Baie Trinité (Scierie. Baie-Trinité) projet (Kruger)		Rivière St-Jean	
% des volumes attribués aux usines du secteur		80%		82%		± 90 à 95%
<b>Estimation des passages de camions selon l'origine</b>						
(aller-retour)	1990	53 982	118 716	16 942	142	189 782
	1995	103 496	160 128	33 850	4 790	302 264
Pévisions:	1996	106 768	219 648	86 198	5 262	417 876
Hypothèse 1=prév. selon les attrib. actuelles	var. 1	128 888	256346	97358	20 506	503 098
Hypothèse 2= projet de la Kruger	var. 2	n.a.	271202	n.a.	n.a.	517 954

n.d.: non disponible n.a.: ne s'applique pas

Source : MRN-Côte-Nord, 1996

(voir également la carte 2)

Les principaux parterres de coupe convergent par la route forestière 900 vers Sacré-Coeur et la route forestière 954 vers Labrieville. Ces deux localités enregistraient en 1995 entre 12 000 et 15 000 passages de camions pour l'acheminement des grumes via les routes numérotées 172 et 385 vers les usines de sciage. D'autres chemins forestiers convergent directement à la route 138 (figures 9 et 10)

En tenant compte des prévisions de coupe, on peut s'attendre que le transport de la matière première génère un nombre moyen de passages aux points d'accès du réseau routier national, soit environ 20 000 passages à Sacré-Coeur, environ 47 000 passages à Labrieville et environ 2 000 passant directement sur la 138.

### – Manicouagan et Sept-Rivières

Ce sont les unités de gestion 93 et 94 chevauchant les MRC de Manicouagan, de Sept-Rivières et de Caniapiscou pour une très petite partie, qui génèrent les plus importantes activités.

En effet, Donohue Quino inc. (division Scieries des Outardes) de Baie-Comeau et Uniforêt de Port-Cartier, accaparent respectivement 43 % et 36 % des volumes attribués

dans ce secteur. Ces deux géants de l'industrie forestière détiennent 48 % de tous les volumes de bois attribués sur la Côte-Nord.

Le nombre de passages de camions qui originent de ces unités de gestion, illustre bien l'intensité de l'activité forestière dans la partie médiane de la Côte-Nord avec respectivement 53 % et 11 % du total des passages de camions dans la région en 1995. Et, selon les prévisions à court terme pour chacun des secteurs, la tendance se poursuivra.

Les parterres de coupe sont dispersés de part et d'autre de la route 389 et y convergent par les chemins forestiers 914 et 951 où transitent environ 11 000 et 23 000 passages de camions jusqu'à la 389. L'intensité du camionnage des produits forestiers est remarquable dans la MRC de Manicouagan.

De plus, le projet d'exploitation forestière de la section nord de l'unité de gestion 93 (Île Levasseur) pourrait entraîner environ 23 000 passages additionnels sur la route 389, à partir du barrage Daniel Johnson, dans l'éventualité où la Kruger localise son usine à Baie-Comeau. (figures 9 et 10).

L'autre alternative serait de transiter sur une route forestière expressément construite, connectée à la route forestière 901, à destination de Chute-aux-Outardes. Cette alternative aurait l'avantage de réduire la pression sur la route 389 et limiterait substantiellement le nombre de passages de camions, à environ 8 000, compte tenu du type de camion « Mega load » qui pourrait être utilisé en zone forestière.

La route forestière 901 qui dessert les parterres de coupe situés à l'ouest du réservoir Outardes Quatre et qui rejoint Chute-aux-Outardes connaîtra un nombre annuel de 23 000 camions auxquels pourraient s'ajouter 8 000 passages dans l'hypothèse où la Kruger se dote d'un nouveau chemin d'accès forestier.

Les principales fonctions vers la route 138 sont donc concentrées aux carrefours de Baie-Comeau et de Chute-aux-Outardes.

Dans la MRC de Sept-Rivières les territoires de coupe convergent tous vers la route 138, par les chemins forestiers 917 donnant à Rivière Pentecôte, 920 à Port-Cartier et 921 à Sept-Îles. Ces chemins d'accès à la ressource enregistrent respectivement, selon les prévisions, un passage annuel de 10 000, 14 700 et 45 600 camions (figures 9 et 10).

### – La Minganie :

L'activité forestière est répartie dans deux unités de gestion :

- à l'Île d'Anticosti où 100 000 m<sup>3</sup> sont attribués, les activités de coupe sur l'île génèrent environ 5 000 passages de camions à destination de Port-Menier. De là, le bois non transformé est expédié par bateau vers le Bas-St-Laurent et la Gaspésie. Il est prévu qu'une scierie s'installe sur l'île pour transformer la moitié des volumes coupés en bois d'oeuvre, avant d'être expédiés (figures 9 et 10);

**CARTE 2**

Plan de transport  
de la Côte-Nord

Carte 2

TRANSPORT DU BOIS ET DES  
PRODUITS FORESTIERS SUR LE  
RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR  
(1995)

Nombre de passages de camions sur le réseau  
supérieur par année



7650 Estimation du nombre de passages  
de camions par année

RO919 Chemin forestier  
(réseau principal)



## Les activités économiques

---

Figure 9 : Évolution du transport du bois par camion selon la MRC d'origine et les points d'entrée régionaux

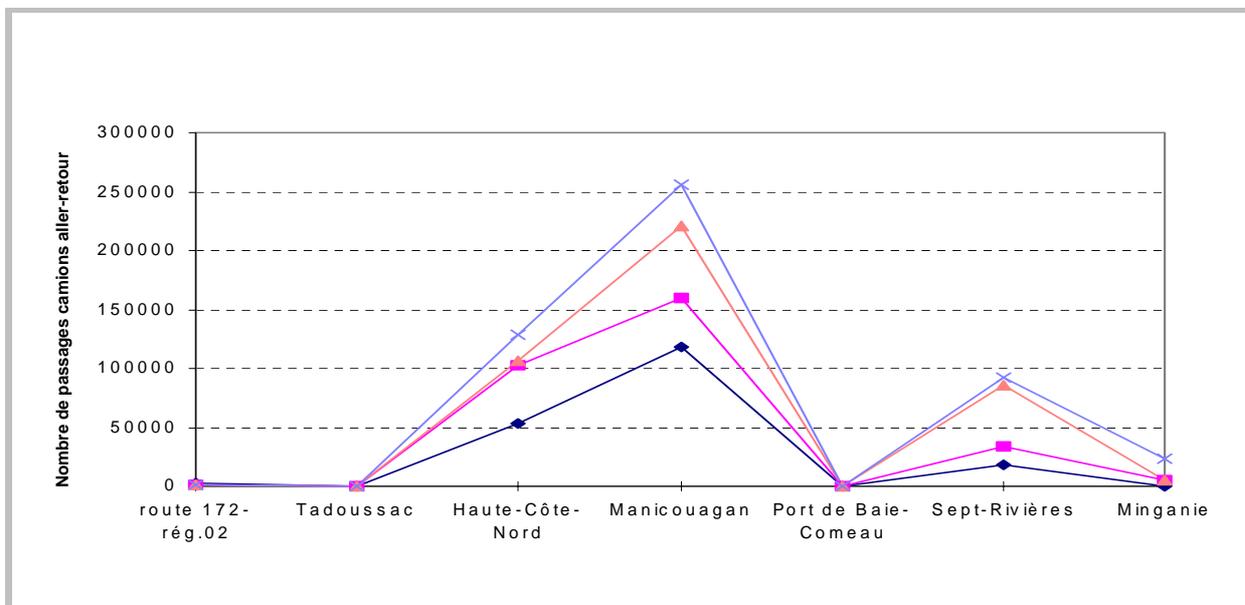
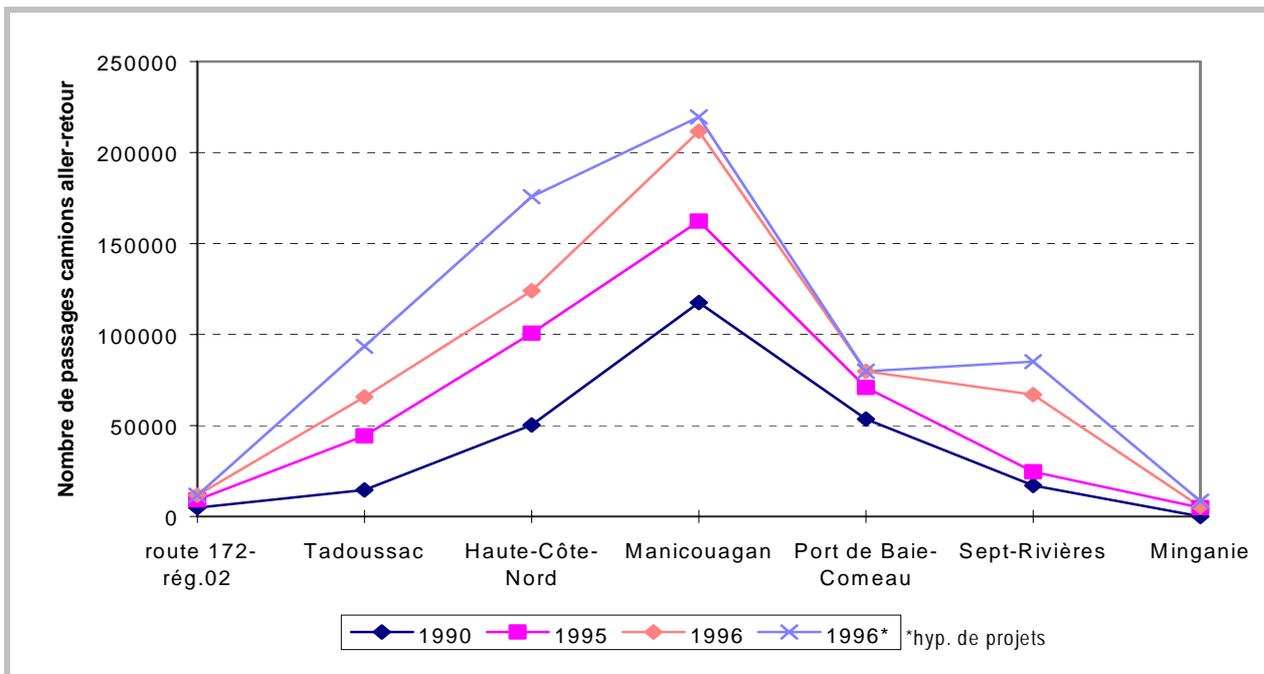


Figure 10 : Évolution de transport du bois par camion selon la MRC de destination et les points de sortie régionaux



- sur la Basse-Côte-Nord, les activités forestières étaient jusqu'à présent assez marginales. Toutefois, un projet d'exploitation forestière au nord de Natashquan pourrait générer, s'il se réalise, environ 11 000 passages de camions à destination de Port-Cartier. Ce projet serait vraisemblablement lié à l'ouverture de la route 138 jusqu'à Natashquan et bien sûr, à la situation des marchés.

Finalement, la localisation des usines par rapport aux parterres de coupe fait en sorte que le transport du bois et des produits forestiers est très intense à l'intérieur de la région. Par exemple, les estimations du nombre de passages de camions en 1995 démontrent l'intensité du transport intrarégional. En effet, 60 % des 302 000 déplacements se font à destination d'un pôle d'activité de la Côte-Nord alors que 15 % des déplacements empruntent le traversier de Tadoussac, 23 % sont acheminés au port de Baie-Comeau et 3 % se dirigent vers la Sacré-Coeur, via la route 172.

En traduisant l'évolution des débits annuels estimés pour les trois années de référence pour chacun des tronçons empruntés des routes nationales de la région (**figure 11**), on constate que l'intensité du camionnage varie énormément. Les tronçons les plus achalandés sont ceux qui relient les principales usines entre elles, entre Chutes-aux-Outardes et Baie-Comeau et le tronçon qui donne accès au traversier de Tadoussac. On notera par ailleurs que le nombre de déplacements sur la route 138 entre Port-Cartier et Sept-Îles et sur la route 389, sont susceptibles d'augmenter considérablement selon les prévisions établies par le MRN, dans l'éventualité où les projets identifiés se concrétiseront à plus ou moins brève échéance.

### • L'évolution du transport des produits forestiers depuis 1990, selon les catégories de produits

Depuis 1990, la circulation de camions reliée aux activités forestières sur la Côte-Nord a augmenté de 190 000 à plus de 301 000 passages en 1995. On prévoyait pour 1996 atteindre environ 418 000 passages, selon les attributions actuelles et cela, sans considérer les projets particuliers, comme ceux de la Kruger notamment<sup>12</sup>.

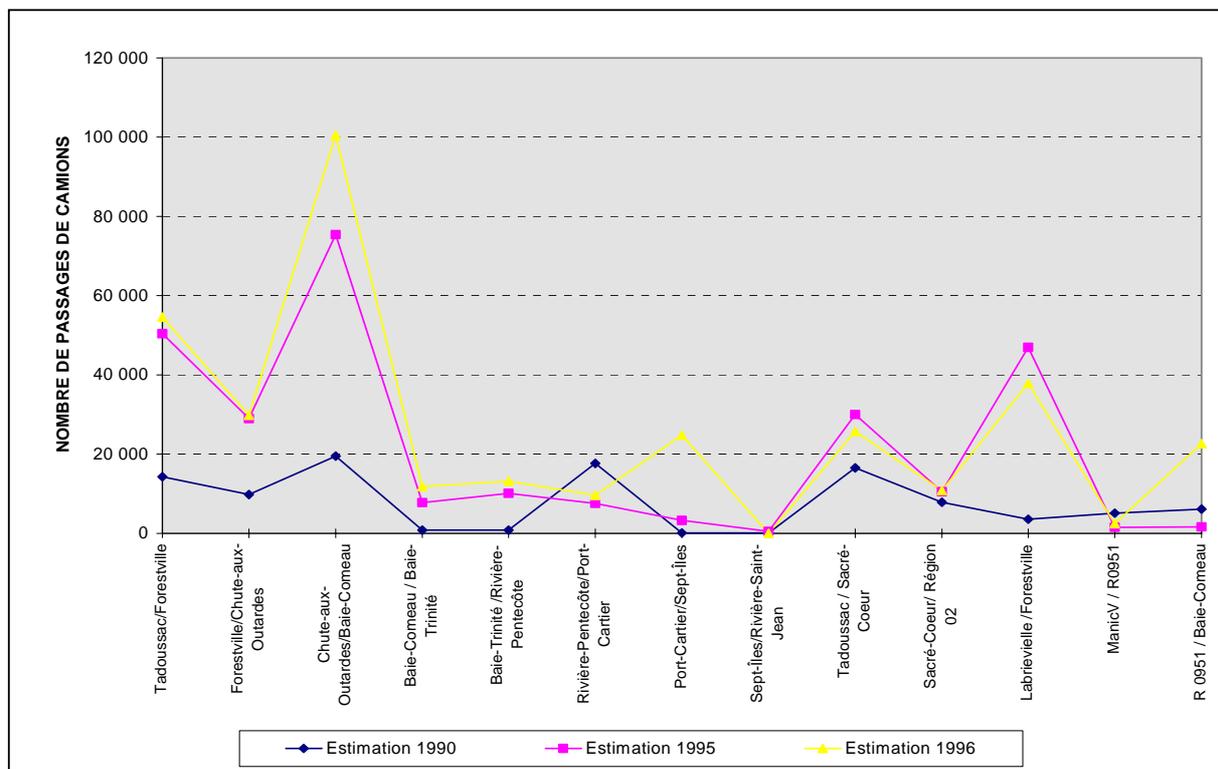
L'évolution du marché pour la demande en bois d'oeuvre et des pâtes et papiers a amené l'implantation d'usines de sciage ainsi que les projets d'expansion des usines de sciage de Donohue, Uniforêt et Scierie Baie-Trinité. Ces projets étant maintenant concrétisés, l'industrie exige plus de matières premières et de ce fait, aura des productions de produits et sous-produits plus élevés. Cette situation explique l'augmentation importante du transport des produits transformés entre 1990 et 1996 (**figure 12**).

---

<sup>12</sup> La plupart des données de camionnage pour 1996 du présent chapitre ont été établies par le MRN-Côte-Nord sur la base des volumes attribués, les données sur les volumes effectivement coupés n'étant pas disponibles au moment de l'analyse ; il y a cependant une exception soit les estimations pour 1996 de la figure 11 qui ont été obtenues tout dernièrement et traitées sur cette base des volumes effectivement coupés.

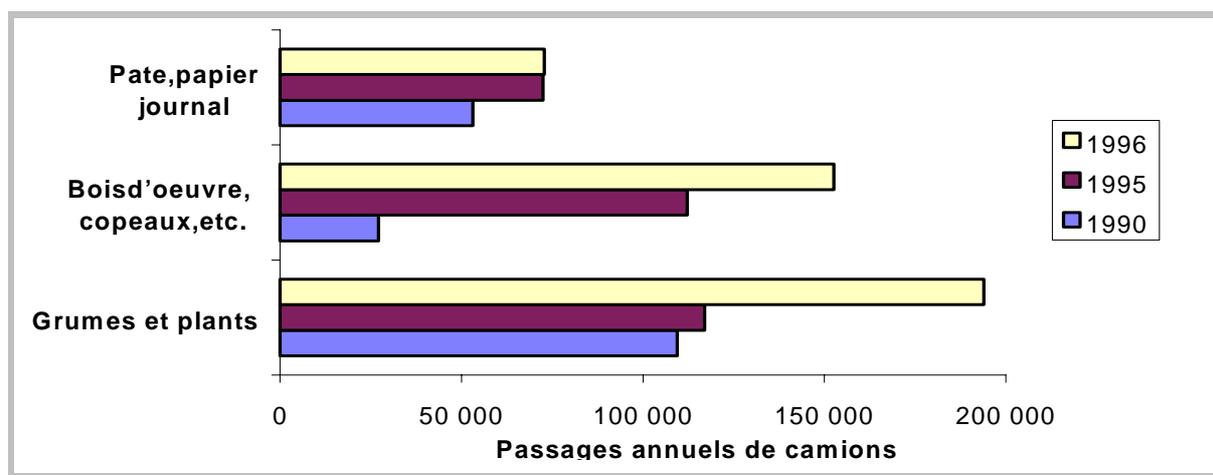
## Les activités économiques

**Figure 11 : Débits annuels de transport du bois et des produits du bois sur le réseau national selon les estimations 1990-1995-1996**



Source : MRN Côte-Nord, 1996 et 1997, compilation MTQ, Sésept

**Figure 12 : Évolution du nombre de passages de camions annuellement sur la Côte-Nord, selon la catégorie de produits forestiers 1990-1995-1996**



Source : MRN Côte-Nord, 1996

D'autre part, la répartition des destinations en fonction des types de produits forestiers transportés (figure 13) révèle que la matière première non transformée se destine à 98 % aux scieries de la Côte-Nord, alors que le bois d'oeuvre, et le papier journal transitent vers l'extérieur de la région. Toutefois, le transport des copeaux depuis les scieries à destination des principales usines de transformation fait en sorte que 57 % de la catégorie bois d'oeuvre, copeaux et sciures est livrée sur la Côte-Nord.

**Figure 13: Transport du bois et des produits du bois selon la destination en 1995**

**Erreur ! Liaison incorrecte.** Source : MRN Côte-Nord, 1996

- **Le coût du transport du bois**

Le coût de transport est une composante importante du prix final du bois brut livré à l'usine. À titre d'exemple, le coût de transport représente en moyenne 22 % du prix du bois à pâte (24 % pour le feuillu et 17 % pour les autres essences). Dans la mesure où le feuillu constitue moins de 2 % du bois récolté sur la Côte-Nord, la part du transport dans le prix final du bois à pâte serait plus près de 17 % que de 24 % dans cette région. Notons à cet égard que la part du transport dans le prix du bois est en moyenne de 7 % au sud des États-Unis et 15 % dans l'ouest canadien<sup>13</sup>.

Au coût de transport du bois brut s'ajoute celui des produits manufacturés. Dans le cas des industries du bois et ceux du papier et des produits connexes, les coûts de transport directs et indirects représentent environ 11 % du prix à la production, le pourcentage le plus élevé des industries manufacturières ; il atteint 20,2 % et 16,4 % sur le marché d'exportation, soit les pourcentages les plus élevés à l'exception des produits chimiques (17,1 %).

Par ailleurs, le bois fait partie des produits pondéreux (faible valeur du produit par rapport à son volume ou son poids) dont la demande de transport est élastique : une hausse du coût du transport provoque une baisse plus que proportionnelle de la demande de ce service.

Ce qui précède montre l'effet que peut avoir une variation du coût de transport sur la compétitivité des diverses industries de la forêt de la Côte-Nord. Or, on s'attend à une augmentation relativement importante de la production du bois et de ses dérivés qui sera normalement suivie par une hausse de la demande des services de transport. Il convient donc d'évaluer correctement la capacité d'absorption du trafic additionnel par les routes de la Côte-Nord. Si la capacité des routes empruntées par les transporteurs du bois est rapidement atteinte, il s'en suivra nécessairement une détérioration du service de transport, ce qui est équivalent à une hausse du coût de ce service.

---

<sup>13</sup> L'industrie québécoise des produits du bois, situation et perspectives d'avenir, Service des études économiques et commerciales, Direction du développement des produits forestiers, Ministères des Ressources naturelles.

#### 4.2.2 Les mines

- **La production minière**

La production (extraction et première transformation) des substances minérales est un des trois pôles économiques de la Côte-Nord : près de 8 % de l'emploi<sup>14</sup> et de 12 % de l'investissement<sup>15</sup> de la région contre 0,6 % et 2,4 % respectivement au Québec.

Les expéditions minérales de la Côte-Nord s'élevaient à 867 millions de dollars en 1995, soit 28 % des expéditions québécoises. Soulignons par ailleurs, que les investissements miniers (257 millions de dollars, incluant les réparations) effectués dans cette région en 1995 représentaient aussi 28 % des investissements miniers québécois.

- **L'exploitation du fer et de l'ilménite**

Le fer et l'ilménite sont les matières minérales dont le volume d'expédition est le plus important : plus de 20 millions de tonnes. Les mines de fer et d'ilménite ont une espérance de vie respectivement de 60 et 40 ans.

Cette production minérale de la Côte-Nord est essentiellement le fait de deux entreprises : la Compagnie minière Québec-Cartier (QCM) et la compagnie QIT-Fer et Titane (QIT). Les compagnies IOC et Wabush, exploitent des mines de fer au Labrador, mais expédient leur production par le chemin de fer de la QNS&L qui est exploité par IOC entre Schefferville et Sept-Îles. Les expéditions se font au terminal portuaire de Pointe-Noire à Sept-Îles.

**Tableau 3 : Les compagnies minières sur la Côte-Nord**

Les compagnies minières	Produit	Localisation	Capacité (Mt)	Réserve (Mt)
<b>Québec-Cartier</b>	Concentré de fer	Mont-Wright	19	900
	Boulettes de fer	Port-Cartier	8	
<b>QIT-Fer et Titane</b>	Concentré d'ilménite	Lac Tio	3,4	60
<b>IOC*</b>	Concentré de fer	Labrador City	17,7	n.d.
	Boulettes de fer	Labrador City	11,5	
<b>Mines Wabush</b>	Concentré de fer	Wabush	6	n.d.
	Boulettes de fer	Pointe-Noire	n.d.	

*Source : MRN, district minier Côte-Nord-Nouveau Québec, Serge Perreault, 1996*

<sup>14</sup> Statistique Canada, Enquête sur la population active.

<sup>15</sup> Source : BSQ

- *La CMQC* exploite depuis 1975 une mine et une usine de concentration du fer (19 millions de tonnes par an de capacité) au Mont-Wright, près de Fermont. Elle succède aussi à Sidbec-Normines depuis 1985 dans l'exploitation d'une usine de bouletage (8 millions de tonnes par an de capacité) à Port-Cartier. En 1995, la CMQC a expédié 16 millions de tonnes, moitié boulettes, moitié minerai concentré, vers l'Europe, les États-Unis et l'Asie. Plus de 2 150 personnes étaient à l'emploi de la CMQC en 1995 : 1015 à Fermont et 1000 à Port-Cartier, à l'usine de bouletage, à la station portuaire et au siège social. Grâce à la hausse du prix du concentré et de celui des boulettes, respectivement de 5,9 % et 13,8 %, la CMQC a réalisé des bons profits (20 millions de dollars) en 1995. Elle a investi près de 40 millions de dollars en équipements, en recherche et en formation.
- *La CQIT-Fer et Titane* extrait depuis 1950 de l'ilménite du lac Tio, à 43 km au nord de Havre-Saint-Pierre où le minerai est concentré pour être expédié à Tracy. La CQIT possède en effet une usine à Tracy où l'ilménite est transformé en scorie de titane (à 80 % de bioxyde de titane), en fer de refonte et billette d'acier. En 1995, la compagnie a expédié 3,2Mt de minerai ROM comparativement à 2,7 Mt en 1990. La compagnie emploierait 225 travailleurs et 50 cadres en 1995. La CQIT est considérée comme un leader mondial dans la production de bioxyde de titane. La compagnie prévoit investir plus de 350 millions de dollars dans la construction d'une nouvelle usine en 1996. Ces investissements devraient lui permettre d'augmenter sa production d'ilménite, du moins la maintenir au niveau actuel. Les réserves de fer ilménite placent le gisement exploité par la CQIT au deuxième rang mondial
- *La IOC* a expédié en 1995 pour 15 millions de tonnes. Les expéditions comprennent 4,6Mt de concentré et 10,2Mt de boulettes et 0,2Mt de fragments de boulettes à partir du terminal portuaire qu'elle possède à Sept-Îles. Les infrastructures de la société minière à Labrador City incluent un concentrateur d'une capacité de 17,7Mt par an et une usine de bouletage d'une capacité de 11,5Mt par an. IOC investira 75M\$ dans cinq projets pour consolider sa position sur le marché mondial du minerai de fer. Le plus important, de 25M\$, consiste à concevoir une variété améliorée de produits à faible teneur en silice, avec la construction d'une usine de flottation adjacente à l'usine de bouletage de Labrador City. Des améliorations importantes seront également apportées à son réseau de voie ferrée. Les travaux sont prévus en 1997 et 1998.<sup>16</sup>

Par ailleurs, IOC pourrait ouvrir son usine de bouletage de Sept-Îles, fermée depuis 20 ans, suite à une transaction d'une multinationale australienne, North Limited, qui se porte acquéreur de 60 % de l'IOC. Des investissements de 100 à 150 M\$ seraient nécessaires pour remettre en service l'usine d'une capacité globale de six millions de tonnes, qui est fermée depuis 1981. Cette éventualité pourrait créer 350 emplois directs qui pourraient s'ajouter aux 632 personnes déjà à son emploi au Québec.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> Journal Le Soleil, 19 décembre 1996, « IOC investira 75 millions \$ ».

<sup>17</sup> Journal Le Soleil, 1<sup>er</sup> février 1997, « Une multinationale australienne achètera 60 % de l'IOC - L'usine de bouletage serait ouverte - Une décision qui créerait au moins 350 emplois directs à Sept-Îles ».

## Les activités économiques

- *La Wabush* utilise un concentrateur d'une capacité de 6Mt par an à Wabush au Labrador. À Pointe-Noire le concentré est transformé en boulettes avant son expédition au terminal portuaire. La Wabush a expédié 5,1 millions de tonnes de boulettes et 0,13 millions de tonnes de concentré à partir du port de Sept-Îles en 1995. La compagnie compte environ 300 employés au Québec.
- **Les autres exploitations minérales : la tourbe et la pierre de construction**

Les huit producteurs de tourbe localisés sur la Côte-Nord (voir tableau 4) ont produit en 1995 plus de 2 millions de sacs de 170 dm<sup>3</sup> et ont expédié 1,2 millions de sacs d'une valeur de 10 M\$ vers la Côte-Est américaine principalement et en partie vers le Midwest américain. La production de tourbe occupe, en moyenne, 100 personnes par année.

Tableau 4 : Production de tourbe sur la Côte-Nord

Sites d'exploitation	Année de démarrage	Capacité annuelle (sacs de 170 dm <sup>3</sup> )
Les Escoumins	1976	50 000
Sault-au-Mouton	1980	500 000
Pointe-Label	1977	1 200 000
Moisie	1979	230 000
Sept-Îles	1986	75 000
Port-Cartier	1988	200 000
Port-Cartier	1995	70 000
Colombier	1995	*5 000

\*tonnes de tourbe en meules

Source : Ministère des Ressources naturelles District minier Côte-Nord-Nouveau-Québec», 1996

Les carrières de la région exploitent le granit architectural, la dolomie à Havre-Saint-Pierre et la pierre concassée. La production globale de pierres de construction en 1995 représentait 2,5Mt comparativement à 0,7Mt en 1994, pour une valeur totale de près de 11,7 M\$. La très forte activité de 1995 est liée au chantier d'Hydro-Québec pour le barrage SM3 sur la rivière Sainte-Marguerite. Pour les autres exploitations minérales, soit le sable, le gravier et la terre noire, 11 exploitants d'une quarantaine de sites ont produit 1,7Mt d'une valeur de 4,5 M\$ en 1995.

- **Les perspectives d'avenir**

En 1983, l'année où la crise du fer avait atteint son stade le plus avancé, la production de la Côte-Nord est tombée à son niveau le plus bas (10 millions de tonnes) au cours des trois dernières décennies. Cette crise a eu des conséquences sociales graves dans la région : fermeture de Schefferville et de Gagnon. Depuis, la production du fer a fluctué autour de 15 millions de tonnes par an.

Selon la CMQC, le marché du fer sera stable durant les cinq prochaines années et, par conséquent, sa production future ne devrait pas s'écarter grandement de son niveau actuel. Quant à QIT- Fer et Titane, elle prévoit investir 350 millions dans la construction d'une nouvelle usine qui devrait lui permettre de maintenir sa production actuelle.

## Les activités économiques

---

En 1995, les dépenses d'exploration, de mise en valeur et de pré-production dépassaient les 15 millions de dollars. Parmi les projets importants, il y a :

- Les sables lourds de la rivière Natashquan. Tiomin Ressources a investi 7M\$ depuis 1992 en études de faisabilité mais suspend indéfiniment ses travaux d'exploration à Natashquan, apprenait-on récemment. Bien que Tiomin devait statuer dès la fin de 1997 sur la mise en exploitation du gisement<sup>18</sup>. Ce projet de mise en valeur devait générer 100 emplois directs à Natashquan.
- Le gîte de silice du lac Viroit (4kmde Fermont). Ressources Vogue inc qui détient un gisement de silice dont les réserves sont établies à 3,2Mt, ce qui assurerait trente ans d'exploitation. Il s'agit d'un des gisements de silice les plus purs au monde, à 99,62 %. L'objectif étant de réaliser le projet de construction au printemps 1997 pour une mise en service au printemps 1999 Vogue poursuivrait des discussions avec les minières IOC et Québec-Cartier pour le transport du silice par chemin de fer jusqu'au site de l'usine à déterminer également, Sept-Îles ou Port-Cartier. Environ 250 emplois pourraient être créés durant la construction et une centaine par la suite. La compagnie est à la recherche de partenaires pour réaliser ce projet de 130 M\$.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> Journal Le Soleil 25 février 1997, titre : « Natashquan, Tiomin refuse de céder aux Montagnais »

<sup>19</sup> Journal Le Soleil, 28 octobre 1996, «Sommet socio-économique La Côte-Nord veut son usine de silicium» et I Journal Le Soleil, 14 décembre 1996 «Usine de Silicium Vogue a des réserves de minerai pour 30 ans».

## Les activités économiques

- La carrière d'agrégats de Pointe-Noire qui fait l'objet de travaux par la Société commerciale américaine Nord-Sud en vue d'en extraire de l'anorthosite gabbroïque, substance qui entre dans la production d'asphalte de haute qualité. Le projet de carrière qui est situé sur les terrains de la minière Wabush à Pointe-Noire offrirait un potentiel d'exportation de 3Mt par an d'agrégats destinés aux États-Unis.

Enfin, un programme d'exploration préliminaire au coût de 3,6 millions de dollars a permis des travaux de jalonnement pour plus de 10 000 claims en 1996, suite à l'évaluation de l'indice de cuivre et de nickel par SOQUEM, dans un territoire situé à 60 km au nord-est de Sept-Îles. Le gouvernement s'est gardé 20km<sup>2</sup> afin de poursuivre ses évaluations du potentiel minéral.

### • Le transport des matières minérales

Le coût de transport entre pour une part importante dans la détermination du prix des minerais métalliques, soit 1,4 % dans le cas des produits écoulés sur le marché local et 29 % dans celui des produits exportés, pour une moyenne de 17,5 %<sup>20</sup>. Or, près de 100 % du minerai de fer produit sur la Côte-Nord est exporté.

La part que prend le transport dans le prix de revient des minerais métalliques expliquerait, du moins en partie, le fait que les compagnies minières de la Côte-Nord possèdent leurs propres infrastructures de transport.

**Tableau 5 : Le transport du minerai de fer sur la Côte-Nord, 1995, en millions de tonnes**

COMPAGNIES MINIÈRES	ORIGINE DU MINÉRAI	TRANSIT FERROVIAIRE	TRANSBORDEMENT PORTUAIRE	TONNAGE (Mt)		DESTINATIONS		
				1990	1995	Canada	É-U	Autres cont.
QUÉBEC-CARTIER	Mont-Wright	CFC	Port-Cartier	15,2	16,0	20%	-	80%
QIT-FER ET TITANE	Lac Tio	CFR	Havre-St-Pierre	3,2	2,7	90%	-	10%
IOC	Labrador	QNS&L	Sept-Îles	n.d.	16,0	-	41%	59%
WABUSH	Labrador	QNS&L	Sept-Îles	n.d.	5,0	n.d.	n.d.	n.d.

n.b.: en 1994, le total de minerai de fer transbordé était de 38,8 tonnes et représentait 76% du total canadien  
Source: Enquêtes auprès des entreprises, juin 1996

La Compagnie minière Québec Cartier utilise sa propre ligne de chemin de fer, la Compagnie de Chemin de Fer Cartier (CCFC), pour acheminer sa production de fer du Mont-Wright à Port-Cartier où elle possède un terminal. De là, le minerai (partie concentrée, partie en boulette) est exporté vers l'Europe, les États-Unis et l'Asie. Le volume de minerai transporté par train et manutentionné au port est égal à la production de la mine du Mont-Wright, soit 15 millions de tonnes en moyenne par année (tableau 5).

<sup>20</sup> Wei, Vivian, Transportation costs in the production and distribution of Canadian goods, Transports Canada, Ottawa, 1991

Il en est de même pour la Compagnie minière QIT-Fer et Titane qui se sert de sa propre ligne de chemin de fer, la Compagnie de chemin de fer de la rivière Romaine, pour acheminer l'ilménite de la mine du lac Tio à Havre-Saint-Pierre où elle possède des installations portuaires. De Havre-Saint-Pierre, l'ilménite est expédié pour traitement à Tracy, près de Sorel . La QIT-Fer et Titane exporte ses produits en Europe, aux États-Unis et au Japon (tableau 5).

Quant aux compagnies IOC et Wabush qui exploitent des mines de fer au Labrador, elles se servent toutes les deux de la même ligne de chemin de fer, la Québec North Shore and Labrador Railway (QSNL), pour expédier leur minerai vers Sept-Îles. En 1995, les compagnies IOC, propriétaire de QSNL, et Wabush, propriétaire de wagons seulement, ont acheminé par chemin de fer respectivement 15 et 5 millions de tonnes de minerai de fer concentré ou en boulettes du Labrador à Sept-Îles où elles possèdent des installations portuaires (tableau 5).

La manutention du minerai de fer occupe donc une part importante de l'activité de certains ports de la Côte-Nord. À voir l'intensité de l'exploration minière qui a cours actuellement sur la Côte-Nord, on devrait s'attendre à l'entrée en opération de plusieurs mines dans un proche avenir et, par conséquent, à une hausse de la demande de transport. Or, selon le CRD « la région possède des infrastructures portuaires majeures encore capable d'accepter une augmentation de trafic.» Quant au transport ferroviaire, l'ajout de wagons sur les lignes existantes répondrait facilement à l'augmentation de la demande. D'ailleurs, les compagnies minières se suffisent à elles-mêmes.

La tourbe et le granit architectural sont destinés aux marchés nord-américains alors que les autres agrégats sont dédiés aux marchés locaux. L'expédition de l'ensemble de ces matériaux se fait par route essentiellement. En 1995 par exemple, les déplacements de camions pour l'expédition des 1 173 721 sacs de tourbe représentaient globalement 1 630 voyages aller simple.<sup>21</sup>

### 4.2.3 L'Aluminium

- **La production**

La production de l'aluminium est un pôle économique important de la Côte-Nord, avec plus 35 % des emplois du secteur manufacturier. Les deux producteurs de la région, la Société d'Aluminium Alouette et la Société Canadienne de Métaux Reynolds disposent d'une capacité de production de plus 615 000 tonnes métriques, soit 31 % de la capacité du Québec qui, à son tour, possède 88 % de la capacité de production canadienne.

En 1995, la Société Reynolds de Baie-Comeau a produit 412 000 tonnes métriques d'aluminium, dépassant ainsi sa capacité nominale, et expédiait 415 000 tonnes, d'une valeur de près de 750 millions de dollars. La Reynolds affirme avoir injecté près de 244 millions de dollars dans la région : 136,6 millions de dollars en salaire et avantages

---

<sup>21</sup> Estimation à raison de 720 sacs de tourbe par voyage - donnée fournie par Tourbière Lambert - voir annexe 2.

sociaux, 21,3 millions de dollars en investissements, 75,5 millions de dollars en achats de biens et de services dont 30 millions de dollars dans la région immédiate, 11,2 millions de dollars en taxes municipales et scolaires.

De Sept-Îles où elle est installée, la Société Alouette dont la capacité nominale est de 215 000 tonnes métriques, a expédié 209 millions de tonnes métriques d'aluminium de première fusion en 1995, d'une valeur de près de 380 millions de dollars. L'effectif d'Alouette s'élevait à 572 personnes en 1995. Les retombées d'Alouette pour la région devraient être dans les mêmes proportions que celles de la Reynolds.

### • Les perspectives d'avenir

Le marché mondial de l'aluminium a connu, de 1992 à 1994 une situation d'excès d'offre et de baisse de prix. Le déséquilibre s'est résorbé en 1995, alors que le prix de l'aluminium a augmenté de 22 % par rapport à 1994, pour atteindre une moyenne annuelle de 82 cents américains la livre. La production mondiale d'aluminium a augmenté de 1,6 % en 1995 comparativement à une baisse de 4,2 % en 1994. Le retour à l'équilibre est dû, en partie, à la décision des pays producteurs d'aluminium de réduire de près d'un million de tonnes métriques leur offre sur le marché mondial. La réduction en question fait suite à l'entente, d'une durée de deux ans, qui a été conclue en 1994 par les pays producteurs afin de pallier le problème de surcapacité dont ils souffraient depuis quelques années.

La structure de l'industrie de l'aluminium a connu une profonde transformation durant les trente dernières années. Par exemple, la part des États-Unis est passée de plus 40 % en 1960 à 17,3 % de la production mondiale en 1995. La part du Canada a légèrement baissé, en passant de 15,3 % en 1960 à 11,1 % de la production mondiale en 1995.

Ce changement est dû, en partie, au développement de l'aluminium secondaire produit à partir du recyclage de rebut (canettes, fils électriques, revêtement de maison, etc.). La consommation mondiale de l'aluminium secondaire a augmenté en moyenne de 18,5 % entre 1960 à 1993, un rythme supérieur à celui de la consommation de l'aluminium primaire. La popularité de l'aluminium secondaire vient de la simplicité de sa technologie de production, de la nécessité du recyclage des rebuts, mais surtout de sa faible consommation d'énergie (à peine 5 % de l'énergie nécessaire à la production d'un volume équivalent d'aluminium primaire). Ainsi, la vivacité de concurrence sur le marché mondial de l'aluminium s'intensifiera avec l'expansion de la production de l'aluminium secondaire. Selon M. Jacques Bougie, Président et Chef de direction d'Alcan, « Désormais, pour vendre de l'aluminium, aussi bien à l'industrie de la canette qu'à celle de l'automobile, il faut avoir en place un système de récupération et de recyclage.<sup>22</sup> »

En plus de la rivalité intra-industrielle, de la concurrence des produits substitués tels que le plastique, l'acier et le bois, l'aluminium connaît une baisse tendancielle des prix. Par conséquent, le maintien de sa capacité concurrentielle dépendra de la réduction de sa

---

<sup>22</sup> Forces, n113, 1996, p.67

consommation d'énergie et la mécanisation de son processus de production, en somme de la réduction de ses coûts de production.

Les possibilités de transformation de l'aluminium dans les régions éloignées sont relativement faibles. La réduction continue des délais de livraison rend la proximité des marchés de consommation finale d'autant plus importante : le délai de livraison est passé de près d'un mois autrefois à quelques jours, voir quelques heures, aujourd'hui. De plus, les clients tiennent à avoir leurs fournisseurs à proximité pour répondre rapidement aux changements des spécifications du produit final. Finalement, le recyclage des rebuts doit être fait à proximité des lieux de consommation.

Bien qu'elle soit au stade de maturité, l'industrie de l'aluminium devrait croître à un bon rythme. Cependant, elle fera face à une baisse tendancielle des prix : «Notre étude en est arrivée à la conclusion que la croissance de la demande était assurée jusqu'à 2035 au moins, mais les prix allaient continuer de baisser.<sup>23</sup>» Elle devrait connaître une croissance équivalente à celle de l'économie en général, soit un taux moyen voisinant les 2 % par année. Par ailleurs, les possibilités de développement d'industries de transformation en aval sur la Côte-Nord sont relativement faibles.

### • Le transport de l'aluminium

Les intrants, c'est-à-dire les matières premières nécessaires à la production de l'aluminium (alumine, coke de pétrole, brai liquide et autres produits) sont importés sur la Côte-Nord par bateau à 99 %. Ces intrants totalisaient entre 1,2 et 1,6 millions de tonnes en 1990 et 1995.

La Reynolds importait en 1995 environ 900 000 tonnes d'alumine en provenance du Texas et de la Jamaïque et près de 240 000 tonnes d'autres matières de base, en provenance des États-Unis. 98 % de ces intrants arrivent par bateau au port de Baie-Comeau alors que la différence est acheminée par camion depuis Trois-Rivières, ce qui représente environ 750 passages camions (aller simple).

Alouette importait environ 500 000 tonnes de matières de base principalement d'Australie pour l'alumine, et des États-Unis et d'Europe, pour les autres produits. Seulement 3 500 tonnes de produits réfractaires sont acheminés par camion sur une base mensuelle.

Tableau 6: Les alumineries de la Côte-Nord - Modes de transport des intrants et des extrants, 1990-1995

---

<sup>23</sup> M. Bougie, PDG, de l'Alcan, Forces, 1996, p. 65

## Les activités économiques

ALUMINERIES	CAMION				BATEAU				TRAVERSIER-RAIL				TOTAL
	tonnage moyen par voyage	nombre annuel moyen	tonnage livré	% du total annuel	tonnage moyen par voyage	nombre annuel moyen	tonnage livré	% du total annuel	tonnage moyen par voyage	nombre annuel moyen	tonnage livré	% du total annuel	
<b>ALOUETTE (1) - REYNOLDS (2)</b>													
<b>ALOUETTE - Intrants</b>													
1992	292	12	3500	0,7%	60 000	9	528 000	<b>99,3%</b>					
1995	292	12	3500	0,7%	60 000	9	528 000	<b>99,3%</b>					<b>531 500</b>
<b>ALOUETTE - Extrants -Aluminium</b>													
1992					10 750	20	215 000	<b>100%</b>					<b>215 000</b>
1995	30	624	18 720	<b>8,7%</b>	9 814	20	196 280	<b>91,3%</b>					<b>215 000</b>
<b>Anodes broyées et autres</b>										(3)			
1992													<b>0</b>
1995	83	12	1 000						767	12	9 200		<b>10200</b>
<b>ALOUETTE -Total Intrants-Extrants</b>													
1992	292	12	3 500	<b>0,5%</b>	70 750	29	743 000	<b>99,5%</b>	0	0	0	<b>0,0%</b>	<b>746 500</b>
1995	405	648	23 220	<b>3,1%</b>	69 814	29	724 280	<b>95,7%</b>	767	12	9 200	<b>1,2%</b>	<b>756 700</b>
<b>REYNOLDS -Intrants</b>													
1990	29	175	5 160	<b>0,7%</b>	17 490	42	734 590	<b>99,3%</b>					<b>739 750</b>
1995	29	759	22 000	<b>1,9%</b>	22 402	50	1 120 100	<b>98,1%</b>					<b>1 142 100</b>
<b>REYNOLDS -Extrants -Aluminium</b>													
1990	28	2 075	57 159	<b>16,7%</b>	6 132	13	79 710	<b>23,3%</b>	83	2 475	205 180	<b>60,0%</b>	<b>342 049</b>
1995	31	2 178	68 516	<b>15,3%</b>	3 944	11	43 379	<b>9,7%</b>	86	3 934	336 827	<b>75,1%</b>	<b>448 722</b>
<b>-Anodes broyées et autres</b>													
1990					3 826	4	15 303	<b>100%</b>					<b>15 303</b>
1995					7 533	5	37 667	<b>100%</b>					<b>37 667</b>
<b>REYNOLDS -Total Intrants-Extrants</b>													
1990	57	2 250	62 319	<b>5,7%</b>	27 448	59	829 603	<b>75,6%</b>	83	2 475	205 180	<b>18,7%</b>	<b>1 097 102</b>
1995	60	2 937	90 516	<b>5,6%</b>	33 879	66	1 201 146	<b>73,8%</b>	86	3 934	336 827	<b>20,7%</b>	<b>1 628 489</b>
<b>TOTAL</b>													
1990	349	2 262	65 819	<b>3,6%</b>	98 198	88	1 572 603	<b>85,3%</b>	83	2 475	205 180	<b>11,1%</b>	<b>1 843 602</b>
1995	465	3 585	113 736	<b>4,8%</b>	103 693	95	1 925 426	<b>80,7%</b>	852	3 946	346 027	<b>14,5%</b>	<b>2 385 189</b>

Source : Données d'enquêtes auprès des entreprises, MTQ &-CRD-Côte-Nord, 1996

1. Données en tonnes métriques
2. Données en tonnes courtes
3. 23 000 tm livrées sur 30 mois pour une période complète de 8 ans, à destination de Bécancour ou des États-Unis.

## Les activités économiques

---

Les extrants sont composés principalement de l'aluminium, mais aussi d'autres produits résiduels qui sont rachetés par d'autres entreprises de transformation. Les deux alumineries ont exporté sous forme de lingots ou autres, 557 000 tonnes en 1990 contre 664 000 tonnes en 1995.

La compagnie Alouette qui a produit 215 000 tonnes d'aluminium en 1992 et 1995 exportait par bateau, 100 % de sa production d'aluminium vers les marchés européens contre 91 % en 1995. L'aluminium destiné aux marchés nord-américain, 8,7 %, est alors expédié par camion, pour une moyenne annuelle de 625 passages camions (aller simple). Les extrants qui totalisaient 23 000 tonnes en 1995 ont été expédiés sur une période intensive de 30 mois à raison de 90 tonnes par mois, par traversier-rail, ce qui représente une moyenne annuelle de 9 200 tonnes. Le cycle de récupération de ces extrants est calculé sur 8 ans.

La compagnie Reynolds a augmenté sa production d'aluminium de 31 % entre 1990 et 1995. Elle produirait près de 450 000 tonnes en 1995 dont 75 % était expédié par le traversier-rail et 10 % seulement par bateau, contre 15 % par camion. On observe que la part des expéditions par bateau à destination des marchés européens a diminué de 45 %, entre 1990 et 1995, au profit des expéditions par le traversier-rail. Les autres extrants qui représentaient plus de 37 600 tonnes sont expédiés entièrement par bateau à destination de la Louisiane.

Le processus d'examen des choix modaux qu'a entrepris la compagnie Reynolds pour les fins de mise aux normes ISO 9002 sera complété d'ici la fin de l'année 1997. La finalité de cet exercice déterminera la part modale des expéditions d'aluminium par camion notamment. Par exemple, un transfert sur la route des expéditions de 1995 par traversier-rail, représenterait un voyage de 11 230 camions de 30 tonnes (aller simple). L'effet cumulatif de cet apport sur le flux actuel de camionnage entre Baie-Comeau et Baie-Sainte-Catherine serait réel.

Au total des opérations de transport, les deux compagnies ont généré en 1995 des activités de transbordement de plus de 2,3 millions de tonnes d'intrants et d'extrants à plus de 80 % par bateau, à 15 % par traversier-rail et 5 % par camion contre 1,8 millions de tonnes en 1990 expédiés à plus de 85 % par bateau. Dans l'avenir, la part du transport de l'aluminium par route pourrait augmenter, le mode « Just in Time » étant favorisé par les différents clients. La valeur nominale de l'aluminium fixée à 200 \$ la tonne, rendrait plus concurrentiel le transport par route compte tenu des gains réalisés par l'entreprise dans les délais de livraison.

#### **4.2.4 Les pêches et l'agriculture**

- **L'emploi dans les secteurs traditionnels**

Sachant qu'au moins 11,8 % de la population active occupée de la Côte-Nord travaille dans le secteur primaire contre 4 % dans l'ensemble du Québec, la part de la population active occupée dans l'industrie agricole est beaucoup moins importante sur la Côte-Nord qu'elle ne l'est dans l'ensemble de la province, soit 0,5 % pour la Côte-Nord contre 2,5 % dans l'ensemble du Québec. D'autre part, le secteur traditionnel des pêches occupe 1,5 % de la population active de la Côte-Nord alors qu'il n'occupe que 0,1 % de la population active du Québec.<sup>24</sup>

**Tableau 7 : Nombre de fermiers et de pêcheurs travailleurs autonomes**

<b>Fermiers et Pêcheurs</b>	<b>1989</b>	<b>1990</b>	<b>1991</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>
Côte-Nord	378	399	332	259	266
Le Québec	32751	32157	32139	31709	31714
% du Québec	<b>1,2%</b>	<b>1,2%</b>	<b>1,0%</b>	<b>0,8%</b>	<b>0,8%</b>

*Source: Ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie, Direction de l'analyse des PME et des Régions, Profil économique des régions de la Côte-Nord et du Nord-duQuébec, 1996.*

Ces activités économiques de base génèrent également des emplois dans les industries manufacturières principalement pour le conditionnement des produits de la mer et dans une moindre mesure pour la transformation de produits agricoles ; 22 entreprises et environ 1560 emplois manufacturiers dépendent du secteur des pêches.

Une présentation de chacun de ces secteurs permettra de ventiler l'importance économique de ces activités, pour chacun des sous-ensembles géographiques de la Côte-Nord.

---

<sup>24</sup> Source : Statistique Canada, Profil B 1991, Données intégrales.

- **L'emploi dans le secteur de la pêche commerciale**

Pour les fins de présentation des données statistiques par sous-ensemble géographique de la Côte-Nord, nous conviendrons des divisions approximatives suivantes :<sup>25</sup>

Haute-Côte-Nord :	de Tadoussac à Port-Cartier ;
Moyenne-Côte-Nord :	de Gallix à Pointe-Parent ;
Basse-Côte-Nord :	de Kegaska à Blanc-Sablon.

La Côte-Nord serait la deuxième région en importance pour l'emploi dans le secteur de la pêche commerciale après la Gaspésie suivie de près par les Îles-de-la-Madeleine. Sa position relative qui représente aujourd'hui 30 % des emplois provinciaux a toutefois décliné depuis 1988, alors qu'elle représentait 32,6 % du total provincial.

En 1995, la Côte-Nord comptait tout près de 1 500 pêcheurs (incluant les aides pêcheurs), selon les relevés de Pêches et Océans Canada, alors que les relevés des dossiers d'entreprises ne comptaient que 319 employés pour 41 entreprises<sup>26</sup>.

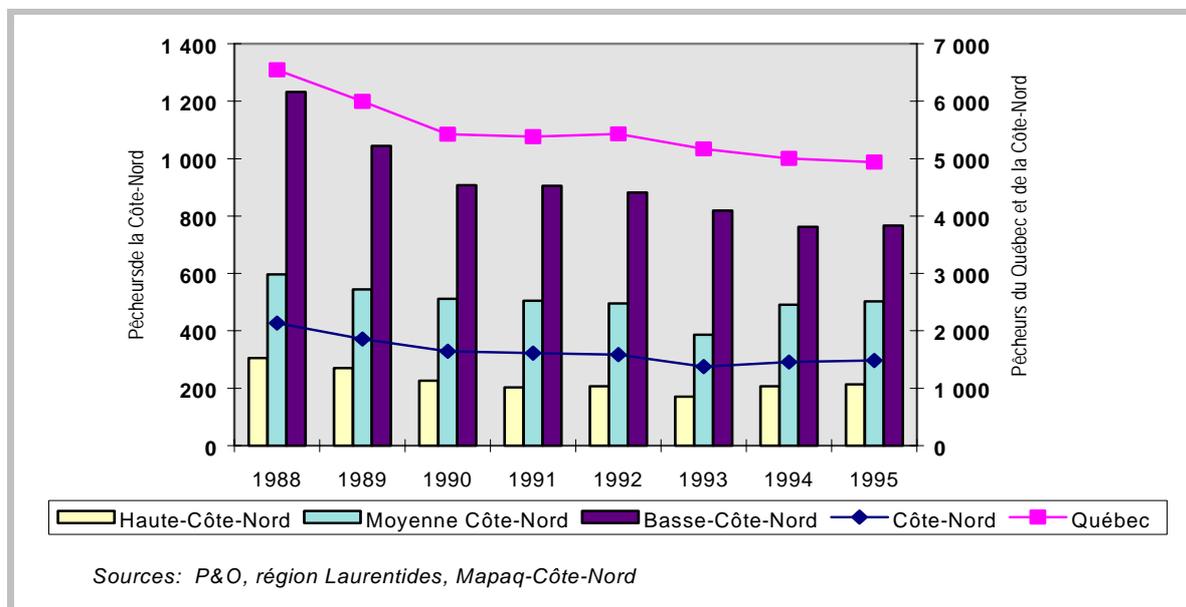
La région a connu, entre 1988 et 1995, une baisse globale de 30 % du nombre de pêcheurs maritimes, alors qu'au niveau provincial, cette baisse a été légèrement inférieure, avec 25 % de pertes d'emplois (**figure 14**).

---

<sup>25</sup> Note : Les données statistiques sur les pêches sont issues d'un document source produit par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'alimentation du Québec, direction agricole des Pêches et de l'agriculture commerciales, Bureau régional de la Haute et Moyenne Côte-Nord « États de situation sommaire de l'industrie des Pêches sur la Côte-Nord », non daté, mise à jour pour les années 1993 à 1995 grâce à la collaboration du Ministère des Pêches et Océans Canada, Région des Laurentides, Direction de l'économique, de la Statistique et de l'information et du Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec, Direction générale des Pêches et de l'Agriculture commerciales.

<sup>26</sup> Source : SQDM & DHRC, Tableau sur le nombre d'entreprises et d'emplois, op. cit.

Figure 14 : Évolution du nombre de pêcheurs commerciaux sur la Côte-Nord et au Québec, 1988-1995



La variation négative du nombre d'emplois durant cette période s'est faite sentir avec plus d'acuité en Basse-Côte-Nord, avec une perte de 37,7 % des emplois et en Haute-Côte-Nord, avec une diminution de 29,8 % des emplois.

En valeur absolue, la Basse-Côte-Nord dispose du bassin de pêcheurs le plus important de toute la Côte-Nord, avec 767 emplois en 1995 (contre 1232 en 1988), alors que la Moyenne Côte-Nord compte aujourd'hui 503 emplois (contre 597 en 1988). Finalement la Haute-Côte-Nord compte 214 pêcheurs (contre 305 en 1988).

Les pertes importantes du nombre de pêcheurs subies en Basse-Côte-Nord seraient attribuables à la diminution des stocks de poissons de fond et à la faiblesse des pratiques de pêches complémentaires.

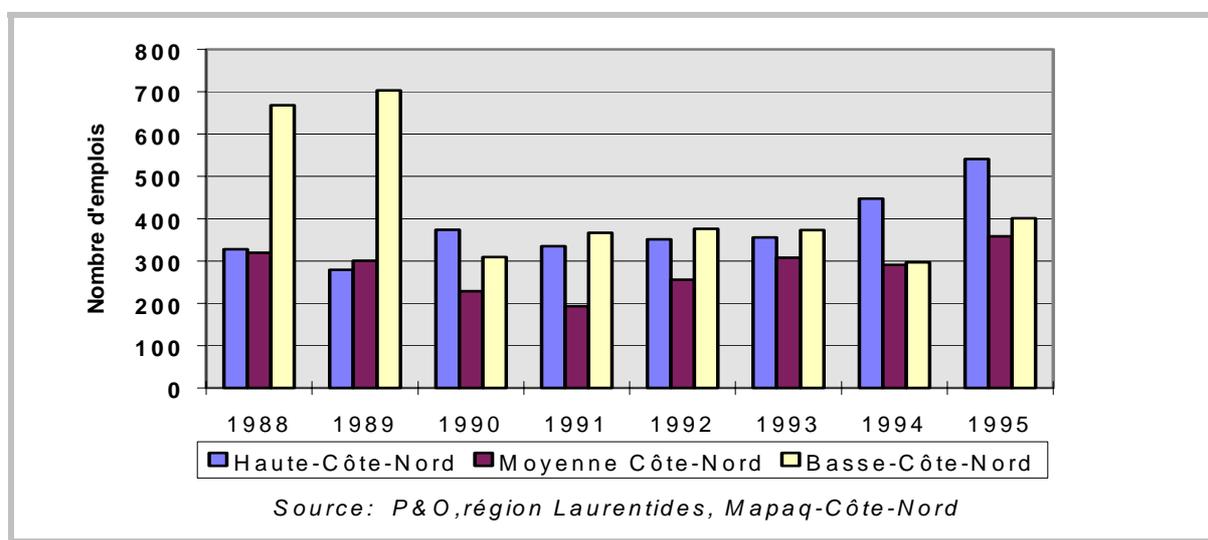
« Cette tendance devrait se poursuivre en Basse-Côte si la situation des stocks de certaines espèces n'est pas rétablie et que les contingents de pêches ne seront pas modifiés. D'autre part, le territoire de la Haute et Moyenne Côte-Nord ne devrait pas connaître de variations majeures de ses effectifs au cours des années futures. »<sup>27</sup>

<sup>27</sup> «État de la situation sommaire de l'industrie des pêches sur la Côte-Nord»

### • L'emploi dans le secteur de la transformation du poisson

La Côte-Nord comptait en 1995, 1 300 emplois manufacturiers dans le secteur de la transformation du poisson, soit autant d'emplois qu'en 1988 (1 315). Cependant, des variations importantes ont été enregistrées entre 1988 et 1995. En 1991, on ne comptait alors que 895 emplois. (figure 15) Le nombre d'usines oscillait entre 23 en 1988 et 17 en 1993.

Figure 15 : Évolution du nombre d'emplois dans le secteur de la transformation du poisson par sous-ensemble de la Côte-Nord, 1988-1995



La Basse Côte-Nord a subi les plus fortes fluctuations du nombre d'emplois dans le secteur de la transformation, en perdant plus de 265 emplois entre 1988 et 1995, alors que la Haute et la Moyenne Côte-Nord ont réussi à enregistrer des hausses du nombre d'emplois, soit 213 et 39 emplois respectivement, durant cette même période.

Le dynamisme de la Haute-Côte-Nord dans le secteur de transformation du poisson est lié à l'évolution des volumes et des valeurs de prises pour certaines espèces, les crustacés et les mollusques, comme il sera précisé plus loin. Les usines en opération déploient des efforts de diversification en transformant également des espèces de poissons et crustacés complémentaires et en développant de nouveaux marchés.

La stabilité relative du nombre d'emplois dans la transformation des poissons dans la Moyenne Côte-Nord serait également attribuable à la forte demande pour les crustacés. Finalement, la diminution du nombre d'emplois en Basse-Côte serait en relation directe avec la diminution des débarquements de poissons de fond.

- **L'évolution des valeurs et des volumes de débarquement<sup>28</sup>**

Pour la Côte-Nord dans son ensemble, et pour toutes les catégories de pêches, les graphiques suivants (figures 16 et 17) nous indiquent que les volumes débarqués ont très peu fluctué depuis 1988 avec une moyenne annuelle de 12 000 tonnes métriques. Au contraire, la moyenne provinciale a connu de très fortes fluctuations, particulièrement entre 1992 et 1993 où les volumes totaux ont chuté de 16 250 tonnes métriques. La part relative des volumes débarqués sur la Côte-Nord a donc augmenté de 13,8 % en 1988 à 24,3 % en 1995.

Les valeurs des débarquements ont progressé sur la Côte-Nord depuis 1988, mais de façon plus constante que pour l'ensemble des régions de pêche du Québec. La part relative des valeurs de débarquement pour la Côte-Nord a ainsi fluctué de 19,3 % en 1988 à 28,6 % en 1995.

L'augmentation globale des volumes et des valeurs de débarquement pour la Côte-Nord affiche un certain dynamisme de la région par rapport aux autres régions de pêche, soit les Îles-de-la-Madeleine et la Gaspésie qui éprouvent plus de difficulté à diversifier leurs activités de pêches maritimes<sup>29</sup>.

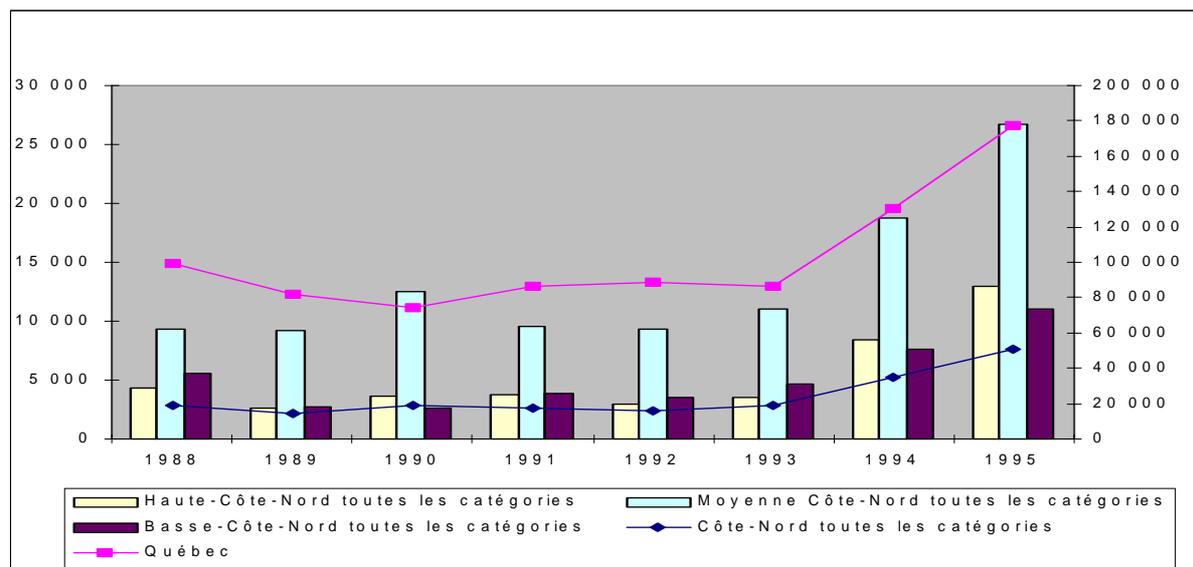
---

<sup>28</sup> Les données statistiques pourtant sur les volumes et les valeurs de débarquement depuis 1988 à 1995 selon les catégories d'espèces sont présentées à l'annexe 2.

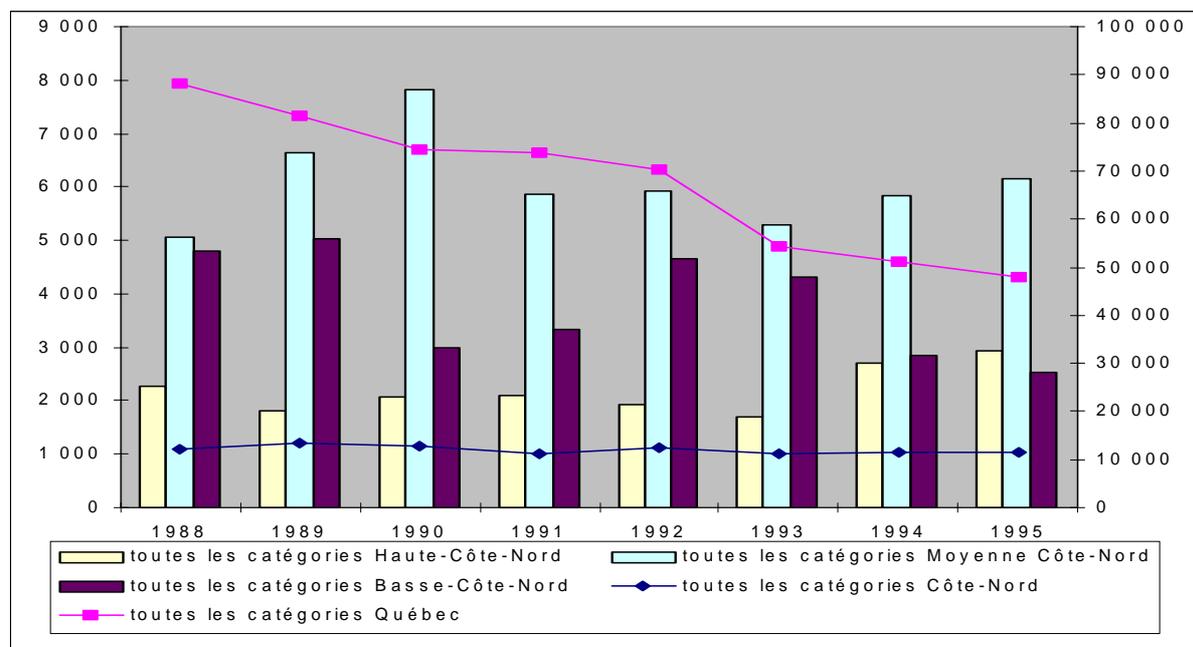
<sup>29</sup> L'analyse comparée de l'activité des pêches entre ses trois sous-ensembles par grande catégorie de produits, permet de nuancer sommairement ces variations intra-régionales (voir annexe 2).

## Les activités économiques

**Figure 16 : Évolution des valeurs des débarquements sur la Côte-Nord et au Québec 1988-1995 en '000 \$**



**Figure 17 : Évolution des volumes de débarquements sur la Côte-Nord et au Québec 1988-1995 en tonnes métriques**



Sources : P&O, région Laurentides, MapaQ-Côte-Nord

- **Perspectives de développement de l'industrie des pêches et impacts sur les transports**

Les perspectives de développement seront variables d'une sous-région à l'autre de la Côte-Nord, selon les possibilités de la bio-masse, les décisions gouvernementales en matière de gestion des stocks, et selon les efforts de diversification qui seront consentis dans la commercialisation d'autres produits marins à bonne valeur commerciale.

- **Les perspectives de croissance : ce qu'en pensent les entreprises de transformation des produits marins**

Les entreprises manufacturières des pêches qui ont répondu (6/15) à l'enquête réalisée au cours de l'été 1996 ont une vision assez variable des perspectives de croissance du secteur des pêches<sup>30</sup>.

Les perspectives de diminution des approvisionnements en crabe pourront affecter les activités de conditionnement et de mise en marché de ce produit bien qu'on prévoit une consolidation dans l'ensemble des pêches.

Ces perspectives de consolidation sont justifiées selon certains répondants (2/6) par les efforts de diversification, par la mise en marché d'autres espèces complémentaires, par le développement de nouveaux marchés, par la deuxième transformation des produits en région.

D'autres entreprises (2/6) prévoient plutôt des conditions de survie ou de stabilisation. On peut penser qu'il s'agit des entreprises liées à la transformation des poissons de fond.

En général les entreprises qui exportent la majorité de leur production vers les États-Unis et les autres continents sont confiantes des perspectives d'avenir (2/6).

Ces points de vues variables illustrent les conditions historiques d'exploitation des produits marins qui ont conduit certains pêcheurs et entrepreneurs à diversifier leurs activités de production.

- **L'avenir des infrastructures portuaires pour la pêche**

Les perspectives de développement des pêches sont également liées, localement, aux perspectives de maintien et de gestion des havres et des ports dans le cadre actuel du processus de dévolution d'un certain nombre d'infrastructures qui appartenaient, jusqu'à ce jour au gouvernement fédéral.

Pêches et Océans Canada, Transports Canada et d'autres administrations portuaires gèrent ces infrastructures. Aussi, parallèlement aux procédures de dévolution amorcées

---

<sup>30</sup> Référence : Enquête auprès des entreprises des secteurs primaire et secondaire, op.cit.

par Transports Canada pour certaines catégories de ports qui ne sont pas reconnues de niveau national, Pêches et Océans Canada a également amorcé un programme de rationalisation de ses infrastructures de pêches.

Ainsi, les quais, cales de halage, les havres de pêche et les rampes de lancement qui sont la propriété actuelle de Pêches et Océans Canada, pourront être confiés à la gestion d'administrations portuaires locales. Tout le secteur de la Basse-Côte-Nord est cependant exclu du projet.

Dans l'éventualité où certaines infrastructures portuaires seraient identifiées par P.O.C. mais non reprises par une administration locale, l'activité des pêches en sera affectée, du moins localement.<sup>31</sup>

La liste des structures portuaires sous la juridiction actuelle de Pêches et Océans Canada et pouvant faire l'objet de rationalisation d'ici 2001 figure à l'annexe 2.

### • L'agriculture

L'agriculture sur la Côte-Nord peut être considérée comme une activité traditionnelle qui est marginale dans l'ensemble des activités économiques régionales et aussi par rapport à l'ensemble du Québec, en raison principalement des contraintes climatiques et de la rareté des sols à bon potentiel agricole.<sup>32</sup>

Le territoire qui est décrété agricole au sens de la Loi sur la protection du territoire agricole représentait 21 260 681 hectares, soit 0,12 % du territoire de la Côte-Nord. Les superficies « zonées » agricoles sont distribuées très inégalement sur le territoire, sur une bande étroite et discontinue le long de la côte, principalement entre Sacré-Cœur et Baie-Comeau. Au total la zone agricole est distribuée dans douze municipalités : sept dans la MRC de la Haute-Côte-Nord, trois dans la MRC de Manicouagan et deux dans la MRC de Sept-Rivières. Environ 67 % de la zone agricole serait occupée par les exploitations agricoles.<sup>33</sup>

En 1995, la région comptait 85 entreprises agricoles déclarant vendre pour plus de 3 000 \$ de produits agricoles annuellement, alors qu'on en comptait 107 en 1993, 132 en 1987 et 137 en 1980, ce qui représente une variation annuelle moyenne de -4 %, (voir figure 10). Mais cette diminution est considérée comme légère compte tenu que les entreprises produisant pour plus de 1 000 \$ étaient comptabilisées en 1980.<sup>34</sup>

### • La population active occupée dans les industries et services agricoles

---

<sup>31</sup> La liste des structures portuaires sous la juridiction actuelle de Pêches et Océans Canada est présentée à l'annexe 2, avec mention des valeurs et des volumes de débarquement enregistrées en 1995.

<sup>32</sup> Une description des productions agricoles sur la Côte-Nord est présentée à l'annexe 3

<sup>33</sup> Source : Commission de la protection du territoire agricole du Québec, Rapport annuel 1995-1996

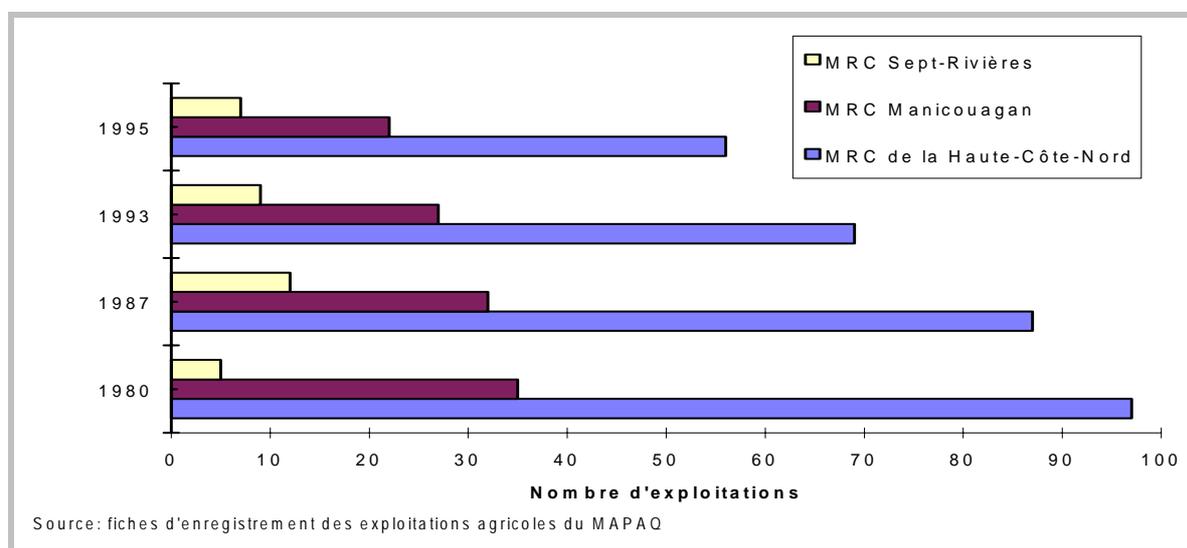
<sup>34</sup> Source : État de la situation agricole sur la Côte-Nord, janvier 1994, mise à jour pour l'année 1995, MAPAQ, Direction régionale du Saguenay.

## Les activités économiques

Selon les données du recensement de 1991, la population active occupée à la production agricole était évaluée à 260 personnes. Elle réside principalement dans la MRC de la Haute-Côte-Nord (44 %) et de Manicouagan (37 %). Le nombre d'entreprises et d'emplois occupés dans les industries et les services agricoles sont également concentrés à majorité dans la MRC de la Haute-Côte-Nord, principalement à Sacré-Cœur et Colombier.

La figure 18 suivante présente la distribution géographique des entreprises et services agricoles et des emplois qui y sont liés, pour 1995.

**Figure 18 : Évolution et répartition du nombre d'exploitations agricoles en Côte-Nord 1980-1995**



- **Perspectives de développement de l'industrie agricole et impacts sur les transports**

Les conditions biophysiques prévalant et l'évolution des productions au cours des dernières années, ont conduit le gouvernement et la région à convenir des objectifs d'interventions suivants :

- *consolider la production laitière, l'horticulture en serres et développer la production bovine, horticole de pleins champs et de petits fruits ;*
- *soutenir le développement de petites entreprises de transformation bio-alimentaire agricole* <sup>35</sup>

Ces objectifs d'intervention pourront se traduire par une augmentation du rendement des exploitations horticoles sous serres, plutôt qu'une augmentation des superficies et une augmentation de la productivité pour les productions animales, une augmentation du volume de production et des superficies de production des bleuetières, le développement de productions spécialisées, et le développement de petites entreprises de transformation agricole, générant une valeur ajoutée aux produits agricoles.<sup>36</sup> Le développement futur de l'industrie agricole n'aura pas d'impact majeur sur les transports. Les échanges régionaux d'approvisionnement et de livraison des productions devraient se faire avec une intensité relative comparable à ce qui se produit actuellement ou légèrement supérieure, dans la mesure où des entreprises de transformation ou de conditionnement des produits agricoles seraient localisées hors des lieux de production.

### 4.3. LE TOURISME

#### 4.3.1 Présentation

La Côte-Nord compte deux régions touristiques, Manicouagan et Duplessis qui s'étendent sur 297 528,69 km carrés dont 82 % sont compris dans la région Duplessis. Ce sont parmi les plus vastes des 19 régions touristiques du Québec et parmi les plus faiblement peuplées.

L'industrie touristique est relativement récente sur la Côte-Nord mais elle est importante du point de vue de l'économie régionale. En 1994, le ministère du Tourisme estimait à plus de 80 millions de dollars, les dépenses des touristes sur la Côte-Nord.

La progression constante depuis le milieu des années 1980 de cette industrie, notamment pour les activités de croisières-excursions, fait en sorte que les intervenants touristiques majeurs en région sont pour la plupart optimistes pour les prochaines

---

<sup>35</sup> Source : Entente-cadre de développement de la Côte-Nord 1995-2000, CRD Côte-Nord et le Gouvernement du Québec, Ministère du Conseil exécutif.

<sup>36</sup> Source : État de la situation agricole sur la Côte-Nord, op.cit.

années. Par exemple, on estime que les entreprises de croisières-excursions y ont dépassé le stade de démarrage et sont rendues à l'étape de consolidation.<sup>37</sup>

Les emplois directs générés par l'industrie touristique sont difficiles à estimer compte tenu de la grande diversité des produits offerts et du niveau d'agrégation des bases de données disponibles sur l'emploi. Par exemple les autocaristes qui offrent du transport nolisé à des fins touristiques, les transporteurs privés par hydravion ou les entreprises de croisières-excursions sont tous répertoriés sous la rubrique *Industries du transport et de l'entreposage*, confondus avec les emplois générés par les transporteurs publics ou les entreprises de camionnage.

Généralement, on reconnaît que les emplois reliés aux services de restauration, d'hébergement et de services de divertissement et de loisirs sont associés en bonne partie au tourisme toute catégorie. Les emplois rattachés aux activités touristiques sont cependant saisonniers. En 1995, on dénombrait environ 4 500 emplois associés à ces secteurs, soit 10 % de l'emploi total.<sup>38</sup>

Le plan de développement stratégique de la Côte-Nord a identifié l'industrie touristique comme axe de développement stratégique régional et fait maintenant l'objet d'orientations privilégiées :

- « accentuer le développement de l'écotourisme, de l'aventure, de la motoneige et des activités de plein air comme produit de destination ;
- consolider et développer la chasse au gros gibier et la pêche sportive et en améliorer la promotion ;
- développer les événements culturels et les activités récréatives complémentaires ;
- améliorer la diversité et la qualité de l'hébergement et de la restauration ;
- concerter l'industrie, les organismes et les instances municipales pour accentuer les effets de promotion et le développement de produits, circuits et forfaits ;
- améliorer les infrastructures d'accueil, la signalisation et les services d'information. ».

Par ailleurs, le ministère du Tourisme, sur la base de son « approche produit » développée dans son énoncé de politique et sa stratégie de commercialisation, reconnaît pour Manicouagan et Duplessis, certains produits touristiques prioritaires. Ceux-ci concordent pour la plupart avec les orientations privilégiées par la région. La description

---

<sup>37</sup> Source : Enquêtes auprès des intervenants touristiques, croisiéristes-excursionnistes, zec et pourvoies, MTQ-CRD Côte-Nord, 1996

<sup>38</sup> Source : SQDM, Données sur l'emploi et les entreprises, voir Annexe 1.

des produits prioritaires reconnus et des forces et des faiblesses de l'offre touristique régionale issue des plans de développement touristiques des deux régions est présentée au tableau 8 suivant.

### 4.3.2 Les infrastructures et les services de transport : des leviers indispensables au développement

- **Les liens routiers**

- **La route 138, l'axe essentiel du circuit littoral**

La route nationale 138 est le cordon ombilical reliant Manicouagan et Duplessis au reste du Québec. Elle est strictement une route littorale. Ce sont les routes 172, 385 et 389 qui assurent une ramification avec le Saguenay, l'arrière-pays forestier et de villégiature et la région minière de Caniapiscau, limitrophe au Labrador.

Cette route se termine en cul-de-sac, à Natashquan, puis reprend à Vieux-Fort jusqu'à Blanc-Sablon qui est relié au Labrador jusqu'à Red Bay. Entre ces deux tronçons, on retrouve un très long littoral au potentiel touristique mais tributaire de l'avion ou du bateau pour ses relations extérieures. L'achalandage de la route 138 est peu élevé à l'est de Sept-Îles.

- **Le circuit Baie-Comeau-Fermont**

Pour ce qui est de la route 389, la section jusqu'à Manic 5 est pavée. Plus au nord, les automobilistes doivent faire 350 km pour atteindre Fermont. Le tronçon Manic 5-Gagnon long de 177 km est en gravier et facilement carrossable. Le tronçon Gagnon-Fire Lake long de 90 km est pavé. Quant au dernier tronçon de 65 km de Fire Lake à Fermont, il a été réaménagé en 1987. La partie sud de ce tronçon (Mont-Wright Fire-Lake) présente des déficiences importantes.

- **Les circuits d'accès aux ZEC, aux pourvoiries et aux zones de villégiature sur les terres publiques**

Plusieurs chemins forestiers permettent aux chasseurs et aux pêcheurs d'atteindre les Z.E.C. et les pourvoiries. Le plus important d'entre eux forme une boucle de 180 kilomètres de Sainte-Anne-de-Portneuf jusqu'aux Escoumins. Il donne accès à 13 pourvoiries ainsi qu'à la Z.E.C. Nordique située près de Forestville. Dans Duplessis, outre quelques chemins forestiers dans le secteur Pentecôte, le chemin d'accès à la réserve faunique Sept-Îles/Port-Cartier, héritage de l'exploitation forestière de Rayonier-ITT, le chemin d'accès à la ZEC

## Les activités économiques

**Tableau 8: Produits prioritaires et potentialités touristiques des régions touristiques de la Côte-Nord**

• LES PRODUITS PRIORITAIRES - RÉGION MANICOUAGAN	• LES PRODUITS PRIORITAIRES -RÉGION DUPLESSIS
Le tourisme de circuit (la route des baleines) le long du littoral.	Le tourisme de circuit (la route des baleines) le long du littoral.
Le tourisme d'aventure et de grande nature à l'intérieur des terres.	Le tourisme d'aventure et de grande nature à l'intérieur des terres.
La chasse et la pêche sur l'ensemble du territoire (42 pourvoies dont 26 à droits exclusifs).	La chasse et la pêche sur l'ensemble du territoire (52 pourvoies dont 29 à droits exclusifs).
Le séjour villégiature essentiellement dans la zone BEST et orienté vers l'écotourisme.	
La motoneige : la région figure dans la brochure des circuits motoneige de Tourisme Québec.	
• LES FORCES - RÉGION MANICOUAGAN	• LES FORCES - RÉGION DUPLESSIS
Plusieurs rivières à saumon.	Plusieurs rivières à saumon.
Bon potentiel pour la pratique du tourisme d'aventure et de la chasse et de la pêche.	Bon potentiel pour la pratique du tourisme d'aventure, de la chasse et de la pêche.
Présence du parc marin du Saguenay, du parc du Saguenay.	Présence de la Réserve de Parc de l'Archipel-Mingan.
Sites archéologiques importants.	Nombreux sites archéologiques potentiels.
Porte d'entrée de la région Duplessis, du Bas-St-Laurent et de la Gaspésie via les traverses.	Porte d'entrée du Labrador via Fermont et Blanc-Sablon à partir de Terre-Neuve. Porte d'entrée de la Gaspésie.
Présence des baleines dans le secteur BEST et du Fjord du Saguenay.	Présence des baleines observables à partir de Mingan.
Nombreuses rivières encaissées.	Nombreuses formations géologiques intéressantes.
Présence des monts Groulx	Dernière zone habitée non accessible par route.
Présence de deux réserves montagnaises importantes.	Présence de sept (7) réserves montagnaises.
Présence de barrages uniques au monde.	Potentiel touristique inexploité à Anticosti en dehors de la chasse et de la pêche.
Région caractérisée par les grands espaces et la démesure.	Région caractérisée par les grands espaces et la démesure.
• LES FAIBLESSES- RÉGION MANICOUAGAN	• LES FAIBLESSES - RÉGION DUPLESSIS
Courte durée de la saison estivale et moustiques.	Température moyenne de juillet est de 15 degrés Celsius à Sept-Îles et de 21 à Montréal.
L'éloignement des marchés.	L'éloignement des marchés (Sept-Îles à 904 km de Montréal).
Manque d'infrastructures touristiques le long de la 138.	Manque d'infrastructures touristiques le long de la 138.
Doit travailler ses marchés en concertation avec ses voisins-partenaires qui sont aussi ses concurrents.	Doit travailler ses marchés en concertation avec ses voisins-partenaires qui sont aussi ses concurrents.
Le faible nombre d'entreprises touristiques qui limite les ressources financières en commercialisation.	Le faible nombre d'entreprises touristiques qui limite les ressources financières en commercialisation.
Faiblesse des composantes culturelles et patrimoniales.	Faiblesse des composantes culturelles et patrimoniales.
Difficulté de faire un circuit sans revenir sur ses pas.	Difficulté de faire un circuit sans revenir sur ses pas.
Polarisation du développement dans la zone périphérique du Parc du Saguenay.	Polarisation du développement dans la zone de la Réserve de Parc-de-l'Archipel-Mingan.
Concurrence de Charlevoix, du Saguenay/Lac-St-Jean, du Bas-St-Laurent.	Concurrence de la Gaspésie (circuit en boucle mieux commercialisé), de Terre-Neuve (thématique maritime mieux développée dans les deux cas.)
Variations saisonnières sensiblement les mêmes que Gaspésie, Charlevoix, Îles-de-la-Madeleine et Bas-St-Laurent : haut en été et minimale le reste de l'année.	Variations saisonnières sensiblement les mêmes que Gaspésie, Îles-de-la-Madeleine : haut en été et minimale le reste de l'année.
Problématique de la traverse à Tadoussac pendant l'été.	La Basse Côte n'est accessible que par bateau et avion. Coût prohibitif de l'avion.
Menace à moyen terme : surexploitation des mammifères marins et le développement incontrôlé de la zone de Tadoussac, le nombre et la grosseur des navires et la difficulté d'observer un code d'éthique de même que le fait d'être une entreprise mono-produit font planer le doute que la ressource principale, soit la baleine, pourrait disparaître ou se déplacer. L'achalandage des entreprises d'hébergement et de restauration s'en trouverait réduit dans la zone d'activité originale.	Le prolongement de la route 138 jusqu'à Natashquan ne modifiera pas la nécessité d'un retour sur ses pas. Par ailleurs, le développement du lien interrives ne doit pas se faire au détriment de la Côte-Nord (plus de sorties que d'entrées). Anticosti peut jouer un rôle tampon au niveau des échanges ; encore faut-il que l'île soit équipée pour recevoir et conserver le tourisme.

Matimec et de l'ancien chemin de la Gulf and Paper à l'ouest de la Sainte-Marguerite, et le chemin d'accès à la réserve faunique Sept-Îles/Port-Cartier qui pénètre à environ 200 km à l'intérieur, la plupart des autres chemins d'accès à l'arrière-pays ne s'éloignent guère plus que 30 à 50 km de la côte. La route d'accès à la centrale de la rivière Sainte-Marguerite longue de 87km est parachevée et sera pavée en 1997, elle constituera une route d'accès complémentaire à l'arrière-pays.

Le réseau s'allonge et se restreint d'une année à l'autre selon la planification des opérations forestières (détermination des secteurs de coupe) par les compagnies forestières, l'exploration minière et les différents programmes de maintien du réseau de chemins d'accès à la ressource à d'autres fins telle la récréation. Ainsi, bon an mal an, le réseau compte à peu près 4 000 kilomètres de routes dont 75 % se situe dans la région Manicouagan.

### – Le transport interurbain et les circuits touristiques par autocar

Le transport interurbain est assuré par trois entreprises : les Autobus Tremblay et Tremblay Inc. sur le tronçon Chicoutimi/Tadoussac, Intercar Côte-Nord Inc. sur le tronçon Québec/Baie-Comeau et les Autobus du Littoral Inc. de Baie-Comeau à Havre-Saint-Pierre.

Le trajet Chicoutimi/Tadoussac totalise 127 km et dure 2 heures, celui de Tadoussac/Baie-Comeau est de 200 km et dure 3 heures 05 minutes. Le trajet Baie-Comeau/Sept-Îles est de 233 km et dure 4 heures 10 minutes et celui de Sept-Îles/Havre-Saint-Pierre qui est de 213 km dure 3 heures.

Le transport nolisé et touristique occupe une place de plus en plus importante dans le décor touristique de la Côte-Nord. Les principales destinations sont orientées vers le secteur Tadoussac/Sacré-Coeur/Escoumins/Bergeronnes à cause de l'activité des croisières-excursions<sup>39</sup>.

En 1995, il y aurait eu dans ce secteur pas moins de 1 600 autocars<sup>40</sup>. Les croisières-excursions aux baleines à l'intérieur du Parc marin du Saguenay et du Parc du Saguenay attirent beaucoup d'autocaristes au cours des mois de mai-juin et septembre-octobre. Ces groupes de touristes européens pour la plupart, viennent faire de l'écotourisme. Ce produit est en vogue et bien organisé dans ce secteur. Les forfaits circuits dans lesquels s'insère la visite du secteur sont vendus en basse saison et comprennent également des sections en Ontario (chutes du Niagara, Toronto, les Mille-Îles, Ottawa), mais également au Québec dont Montréal, le Saguenay/Lac-Saint-Jean, Tadoussac, Charlevoix et Québec.<sup>41</sup>

Les agences réceptives organisent également des tours sur la Côte-Nord dont un circuit comprenant Baie-Comeau et la visite des barrages Manic 2 et Manic 5, Sept-

---

<sup>39</sup> Voir à ce sujet le chapitre sur 13.4 sur le transport interurbain par autocar et le transport nolisé.

<sup>40</sup> Le kiosque du Parc Marin de Baie-Sainte-Catherine situé à la limite est de Charlevoix face à Tadoussac a enregistré en 1994, 835 autocars ; 1008 en 1995 et 1 393 en 1996. Ces chiffres indiquent que les voyages d'autocaristes se font très majoritairement en début et à la fin de la saison touristique estivale et qu'ils sont en progression. Ainsi, en 1996, ces voyages n'ont pas été influencés par les inondations de juillet.

<sup>41</sup> Source : Enquête auprès des autocaristes, MTQ-CRD Côte-Nord, 1996.

Îles et la Réserve de Parc de l'Archipel-de-Mingan. Quelques 60 à 80 groupes autocaristes par an font ce forfait. Le Nordik-Passeur a de plus transporté vers la Côte-Nord en 1995, 4 autocars et autant en 1996, malgré la mauvaise saison. Par ailleurs, un circuit nordique comprenant la visite de Fermont par train de Sept-Îles et retour par autocar par la route 389 est toujours en opération depuis plusieurs années. Ce circuit a déjà compté jusqu'à 20 autocars par an mais se réduit à quelques-uns depuis quelques années. Les circuits nord-côtiers sont surtout demandés par le marché québécois.

Le prolongement de la route 138 jusqu'à Natashquan pourrait éventuellement ouvrir le passage à de nouveaux circuits nolisés.

- **Les liaisons maritimes**

Le réseau maritime qui donne accès à la région s'appuie sur 5 services de traverses. En commençant par l'ouest et par ordre d'importance, il s'agit de la traverse Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac, de la traverse Matane/Baie-Comeau/Godbout propriétés de la Société des traversiers du Québec, de la traverse privée Escoumins/Trois-Pistoles, de la traverse Rimouski/Sept-Îles/Havre-Saint-Pierre/Blanc-Sablon effectuée par la Compagnie Le Groupe Desgagnés à bord du Nordik-Express et la traverse touristique estivale Nordik-Passeur de la même entreprise effectuant la traverse entre Rivière-au-Renard en Gaspésie, Port-Menier sur l'Île d'Anticosti, Havre-Saint-Pierre et Baie-Johan-Beetz en Minganie.

- **La traverse Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac**

Deux traversiers hors saison touristique et trois en saison touristique d'une capacité individuelle de 400 passagers et 60 voitures chacun, ont fait en 1995-1996 la navette jour et nuit entre les deux rives. Ainsi, plus de 1 339 384 passagers et près de 509 238 véhicules ont utilisé cette traverse.

Un troisième traversier a grandement atténué le problème des files d'attente à la traverse Tadoussac / Baie-Ste-Catherine au cours de l'été 1995 et ce, malgré une augmentation du nombre de véhicules comme en témoigne les observations compilées au tableau ci-dessous. Le nombre de véhicules en attente a diminué d'environ 60 % en 1995 en comparaison de l'année précédente alors que le nombre de départs a augmenté de 8,75 %.

D'après l'industrie touristique du secteur, l'augmentation de la clientèle en période de pointe ne serait pas due à la clientèle québécoise qui stagne depuis quelques années mais à l'augmentation du tourisme d'outre-mer se promenant en véhicules de location personnels. La part de cette clientèle pourrait représenter de 30 à 40 % de la clientèle d'outre-mer dans ce secteur en 1995-1996.

**Tableau 9: Évolution du nombre d'utilisateurs de la traverse Baie-Sainte-Catherine - Tadoussac de mai à octobre**

De Mai à Octobre	Variation %				
	1993	1994	1995	1993-94	1994-95
Passagers	1 284 602	1 319 896	1 339 384	2,75%	1,48%
Véhicules	463 438	485 999	509 238	4,87%	4,78%
En attente	78 419	108 434	44 296	38,28%	-59,15%
Départs supp	757	899	1 026	18,76%	14,13%
Départs total	19 194	19 347	21 040	0,80%	8,75%
Pass/véh	2,77	2,72	2,63	-1,81%	-3,31%
Pass/dép.tot.	66,93	68,22	63,66	1,93%	-6,68%
Véh/dép.tot.	24,14	25,12	24,2	4,06%	-3,66%

Source : Société des traversiers du Québec

Dès 1997, le service de traverse entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac pourra compter sur une amélioration importante. Les deux traversées seront allongées, passant de 60 places à 80 places chacun. Est-ce que ces mesures auront un impact positif sur la circulation à l'embouchure du Saguenay ? L'addition d'une vingtaine de véhicules à la capacité actuelle de chaque traversier est certes bénéfique. Cependant, en calculant l'augmentation de la durée pour l'embarquement, l'accostage et le débarquement ( $1^{1/3}$  du temps de plus qu'actuellement) il est à se demander en période de pointe si le maintien d'un troisième traversier ne serait pas nécessaire ?

– **La traverse Matane / Baie-Comeau /Godbout**

Cette traverse relie la région de Manicouagan à la Gaspésie. La traversée dure 2h 20 min et la capacité du traversier est de 600 passagers et 114 voitures. En 1988, 1990, 1991 et 1992, un deuxième navire a été ajouté au service régulier à partir de la mi-juin jusqu'en début septembre pour s'ajuster aux besoins des clientèles touristiques et maintenir un service adéquat pour le camionnage notamment.

Depuis 1993, on étale le service sur 24 heures plutôt que d'ajouter un deuxième traversier. On offre quatre traverses sur vingt-quatre heures, plutôt que trois traverses sur dix-huit heures. Cette alternative plus avantageuse au niveau des coûts d'exploitation, permet de transférer sur les départs de nuit, une partie du camionnage et du transport de motorisés, qui sont plus encombrants en période estivale. Des réductions de tarifs  $33^{1/3}$  % ont été appliquées pour populariser les départs de nuit.

Mentionnons qu'à l'été 1996, suite aux fortes pluies qui ont causé nombreuses avaries sur la Côte-Nord et au Saguenay, ce service de traversier a été réquisitionné pour faire du service essentiel du 20 au 26 juillet, ce qui a occasionné certains contretemps pour la clientèle.

D'autres ajustements aux horaires ont été apportés pour accommoder les quelques cent-cinquantes travailleurs forestiers et d'usine qui résident sur la rive sud et qui travaillent sur la rive nord. Beaucoup de ces travailleurs ont un système de covoiturage et laissent une voiture à Baie-Comeau ou Godbout et une voiture à Matane. Le service de traversier a ajusté l'horaire d'un départ pour tenir compte des horaires des travailleurs.

L'achalandage des « piétons » n'a jamais atteint la capacité nominale de 600 passagers. Le nombre culminant de passagers peut être supérieur à 400 personnes environ 10 fois dans l'année et 500 personnes environ quatre fois.

On peut donc s'attendre à une bonne souplesse dans l'établissement des horaires pour répondre à la demande, dans l'éventualité d'une augmentation significative de l'achalandage touristique.

– **La traverse Forestville/Rimouski**

À l'été 1997, un nouveau service de traverse estivale, cette fois par catamaran devrait voir le jour entre Forestville et Rimouski. La CTQ a accordé le permis et les travaux de construction sont commencés. D'une capacité de 150 passagers et 30 véhicules, le bateau dont la vitesse majeure sera de 30 noeuds fera 3 ou 4 traversées par jour. La clientèle visée est une clientèle touristique.

– **La traverse estivale Les Escoumins à Trois-Pistoles**

Cette traverse privée fonctionne de la mi-mai à la mi-octobre selon les marées et sa capacité est de 200 passagers et de 42 véhicules. Les statistiques d'achalandage de 1995-1996 indiquent que près de 49 710 personnes et plus de 18 000 véhicules ont utilisé ce service. Auparavant, à marée basse, le bateau en service devenait un bateau de croisière-excursion aux baleines rattaché aux Escoumins.

– **La traverse Rivière-au-Renard - Île d'Anticosti - Havre-Saint-Pierre - Baie-Johan-Beetz**

Le nouveau service saisonnier de traverse reliant la Gaspésie à Havre-Saint-Pierre via l'Île d'Anticosti, a été inauguré en 1994 par le Groupe Desgagnés sous l'appellation « Nordik-Passeur » et a transporté cette année-là, 13 572 passagers ou l'équivalent de 6 770 véhicules. Le service quotidien de traverse entre les deux rives était d'une durée d'environ 12 heures avec une escale d'environ deux heures à Port-Menier pour réaliser les temps d'embarquement-débarquement sur l'île. Lorsque le bateau arrive à Havre-Saint-Pierre, un autre temps d'arrêt est prévu avant de se diriger vers Baie-Johan-Beetz. Le lendemain, le service de traversier assure la navette dans l'autre direction.

En 1995, il a effectué plus de 20 568 segments-passagers et transporté 6 100 véhicules et 10 268 passagers, soit 48 % de plus. De ce nombre, 7 963 personnes ont fait escale à l'Île d'Anticosti et 5 241 y ont séjourné au moins une nuit. Pour traverser le golfe, de Rivière-au-Renard à Havre-Saint-Pierre, avec une escale de deux heures sur l'Île d'Anticosti, le tarif était de 80 \$ par adulte et 132 \$ par automobile. Il en coûte jusqu'à 270 \$ par traversée pour un motorisé.

En 1996, après une saison entrecoupée par les événements suite aux pluies de juillet, le transporteur a déclaré 16 160 segments-passagers soit plus de 8 080 passagers et 4 000 véhicules. Tout de suite après les événements catastrophiques, la traverse a servi de service essentiel de transport de personnes de la Côte-Nord vers la Rive-Sud.

Ainsi, selon les chiffres préliminaires de la compagnie, avant le 20 juillet 1996, le Nordik-Passeur enregistrait 92 % de la fréquentation de 1995 et 80 % du nombre de véhicules. Après le 20 juillet 1996, la fréquentation est tombée à 73 % de celle de 1995. Au total, le nombre de passagers en 1996 représentait 80 % du nombre de 1995 et le nombre de véhicules transportés a atteint 75 % du chiffre de 1995. Malgré ces événements, le transporteur a cumulé plus de passagers qu'en 1994, l'année de démarrage.

La compagnie Croisières Nordik inc. filiale du groupe Desgagnés inc. décidait en février 1997 de mettre fin aux opérations du Nordik-Passeur après trois années d'exploitation à perte. La compagnie a jugé que trop d'investissements étaient encore requis pour atteindre le chiffre magique de 15 000 passagers nécessaire pour faire ses frais.

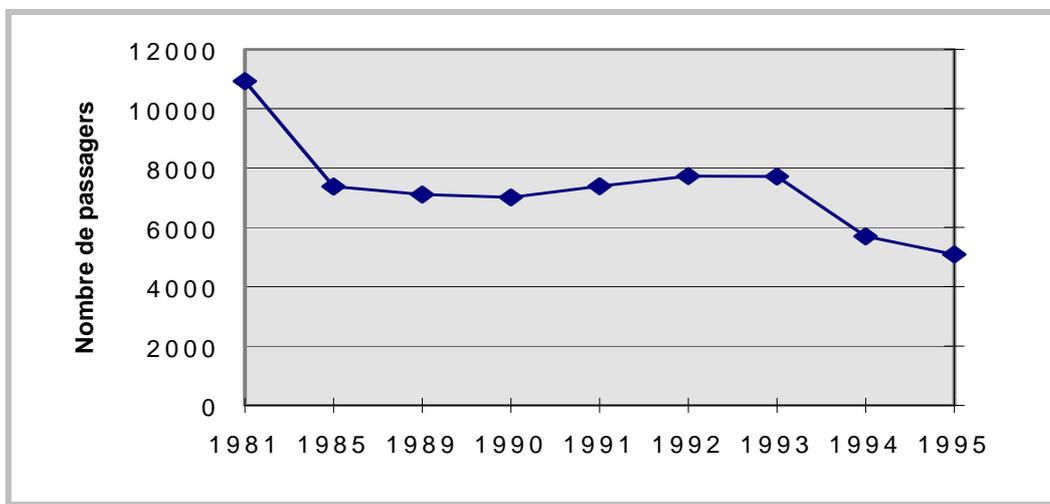
En trois années, la desserte a davantage transporté de personnes qui originent de la Côte-Nord vers la Gaspésie que l'inverse. La Gaspésie représente pourtant un bassin touristique de 600 000 voyages-personnes par année comparativement à 120 000 voyages-personnes pour Duplessis.

Selon la compagnie, il faudrait un accroissement plus rapide de la clientèle touristique dans l'est du Québec alors que l'apport actuel est stagnant. Or la décision de mettre fin aux opérations survient au même moment que le démarrage d'une importante campagne publicitaire Québec maritime dont l'objectif est d'amener plus de touristes à visiter les régions côtières de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent. Cet arrêt de service associé au processus de dévolution des infrastructures portuaires qui vise particulièrement l'avenir du quai de Havre-Saint-Pierre auront certainement des répercussions sur la dynamique de développement de circuits touristiques entre la rive sud et la rive nord.

### – **La desserte maritime touristique de la Basse-Côte-Nord**

Le Nordik-Express assure une liaison des mois de mai à décembre des villages de la Basse-Côte-Nord au reste de la Minganie et à Sept-Îles. Ce service met sept jours pour couvrir la distance Rimouski / Sept-Îles / Havre-Saint-Pierre/Basse-Côte-Nord et le retour. Il s'arrête entre janvier et avril de chaque année. La baisse globale de clientèle observée depuis 1985 a été compensée par une augmentation du nombre de passagers transportés par avion.

Figure 19: Évolution du nombre de passagers du Nordik-Express, Basse-Côte-Nord 1981-1995



Source : Direction du transport multimodal, MTQ

De plus en plus de touristes à la recherche d'inconnu utilisent le relais maritime de la Basse-Côte-Nord. De 1981 à 1995, le Nordik-Express aurait embarqué 800 à 1 000 touristes entre juin et septembre de chaque année. Il faut admettre que les communautés de la Basse-Côte-Nord n'ont pas les équipements de base nécessaires pour accueillir une importante clientèle touristique. De plus, l'heure d'arrivée dans les villages est aléatoire autant le jour que la nuit et les arrêts à chaque quai sont souvent très courts. Le voyage se fait dans des conditions de confort acceptables et le touriste peut admirer la côte à partir du pont supérieur aménagé en poste d'observation de type verrière. C'est ce qui en fait un des moyens de transport les plus inédits au Québec d'autant recherché puisqu'il faut réserver presque une année à l'avance pour avoir une cabine en haute saison touristique.

En 1997, avec le prolongement de la route 138 jusqu'à Natashquan, la problématique du transport maritime de la compagnie devra être revue. Ce dossier important auquel est impliqué le Ministère n'aboutira pas cet hiver puisque trois autres années de service ont été accordées au transporteur maritime, le temps d'évaluer la concurrence engendrée par l'ouverture du tronçon de la route 138 entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan.

– **Liaison maritime du détroit de Belle-Isle**

Enfin, la portion de Duplessis comprise entre Vieux-Fort et Blanc-Sablon est reliée au réseau routier de Terre-Neuve par une liaison maritime entre Blanc-Sablon et Sainte-Barbe, Terre-Neuve. Le service est assuré par le Northern Cruiser Ltd. En 1987, on estimait à 7 470, le nombre de touristes arrivant à Blanc-Sablon par cette liaison maritime. De mai à octobre 1995, on estimait à 8 213, le nombre de touristes arrivant à Blanc-Sablon<sup>42</sup>.

Cette liaison maritime amène un flux touristique qui aurait crû de 10 % entre 1987 et 1995 dans cette portion de Duplessis, mais celle-ci est dirigée principalement vers le site basque de Red Bay au Labrador, très prisé par les Américains. Ce site fait partie d'un circuit touristique comprenant le village Viking de l'Anse à Meadow à Terre-Neuve.

La route 510 au Labrador est identifiée à un circuit touristique connu sous le nom de « Viking Trail », directement raccordé à la route transcanadienne alors que le corridor de la route 138 entre Blanc-Sablon et Vieux-Fort n'est pas aménagé pour les touristes, tant au niveau de l'accueil que des autres services et attraits. Le circuit interprétatif archéologique de la Basse-Côte-Nord initié par le ministère de la Culture depuis les années 1990 représente un potentiel touristique intéressant mais sa réalisation tarde depuis. Ainsi une bonne part des touristes qui empruntent le circuit touristique du « Viking Trail » échappe à la région de Duplessis.

Par ailleurs, le centre d'information touristique de la Basse-Côte-Nord, situé à Blanc-Sablon fait beaucoup d'efforts pour attirer davantage de touristes et les inciter à prolonger leurs séjours chez eux. Les organismes du milieu misent également sur le programme de mise en valeur de l'environnement d'Hydro-Québec (suite aux travaux du Lac Robertson) pour voir réaliser des projets touristiques dans le secteur.

• **Les liaisons ferroviaires**

Il n'existe qu'une seule liaison ferroviaire pour le transport des personnes soit celle appartenant à la compagnie privée Quebec North Shore and Labrador Railway (QNSL) effectuant le trajet Sept-Îles/Schefferville. Le service de traversier-rail Baie-Comeau-Matane étant exclusivement réservé au transport des marchandises.

Ce service essentiel de transport de voyageurs offert par la QN&L est maintenu en exploitation suite à une entente intervenue entre la compagnie ferroviaire et Transports Canada en vigueur depuis le premier juillet 1996. Dans cette entente, Transports Canada consent à verser une subvention pour couvrir une partie du déficit d'exploitation encouru par la QN&L pour le service de transport de voyageurs. L'entente est valide jusqu'au 31 mars 2001. On ne peut présumer de l'avenir du service à échéance de l'entente.

---

<sup>42</sup> Source : «1995 Labrador auto/train exit survey », Planning and research division, Gouvernement de Terre-Neuve et Labrador

Aucun autre moyen n'existe pour relier Schefferville à part l'avion. La société américaine « America by Rail » faisait la promotion d'un voyage par train de 12 jours au Québec dans les années 1980 intitulé « North Woods Adventure to Labrador ». Une portion de ce voyage par train comprend l'itinéraire Sept-Îles/Labrador City par le train de la QN&L et son « Vistadome » devrait générer éventuellement quelques milliers de voyages-personnes par année dans Duplessis par cette clientèle américaine. En 1988, America by Rail devait apporter à l'été quelque 28 groupes totalisant 1 640 personnes.

### – Un circuit auto-train à populariser

Si le système auto-train entre Labrador City et Sept-Îles est inadéquat, il permet néanmoins de réaliser un voyage touristique inédit par un périple Baie-Comeau-Fermont/ Labrador City-Sept-Îles. Le corridor de la 389 pourrait voir augmenter son achalandage touristique si la liaison auto-train était mieux raccordée au chemin de fer Labrador-City /Sept-Îles.

Avec la mise sur pied d'un service auto-train entre Sept-Îles et Labrador City, les deux capitales régionales de la Côte-Nord soit Baie-Comeau et Sept-Îles pourraient être indifféremment le point de départ ou le terminus d'un circuit touristique unique Sept-Îles/Labrador City/Fermont/Baie-Comeau. Avec la parachèvement de la route trans-labradorienne jusqu'à Goose Bay, l'automobiliste pourrait faire le trajet Baie-Comeau/Goose Bay ou prendre le traversier Goose-Bay/Lewisport vers Blanc-Sablon et revenir par le Nordik-Express.

La possibilité de mettre son automobile sur le train entre Labrador City et Sept-Îles existe pour les touristes mais des réservations préalables de plusieurs mois sont requises. Il ne constitue pas un service régulier de la QN&L. Pour des questions logistiques, la QN&L prioriserait davantage des arrangements avec des groupes plutôt qu'avec des individus.

### • Les liaisons aériennes

Neuf aéroports desservent les régions de Manicouagan et Duplessis, sans compter les infrastructures de la Basse-Côte-Nord. Six sont de propriété fédérale soit ceux de Baie-Comeau, Sept-Îles, Natashquan, Schefferville, Forestville et celui de Havre-Saint-Pierre. Les aéroports de Grandes-Bergeronnes et de Mingan sont de propriété municipale et l'aéroport de Port-Menier est de propriété du ministère des Transports.

L'aéroport de Pointe-Lebel (Baie-Comeau) et celui de Sept-Îles dominent pour ce qui est des mouvements avec respectivement en 1994, 15 473 et 38 976 mouvements. Les autres aéroports présentent des statistiques de mouvements relativement faibles mais demeurent vitaux compte tenu de leur isolement. La région est également desservie par quelques bases d'hydravions dont celles de Manic 1 et les deux de Manic 5. Labrador Air Safari met à la disposition des clients de chasse et de pêche, leurs appareils comme c'est le cas également en Minganie pour bon nombre de pourvoies. D'autres pistes d'atterrissage existent également dans la région cette fois sans installations telles celle du Lac Louis à Manic 5, celle du lac Sainte-Anne, celle de Godbout, et celles de Baie-Trinité et de Pointe-Lebel. Bon an mal an, l'avion et l'hydravion de brousse et l'hélicoptère réalisent de 6 000 à 7 000 passages par année pour desservir majoritairement la clientèle de chasse et de pêche à destination des pourvoies de l'arrière-pays.

L'avion s'impose comme le moyen le plus pratique d'accéder à Anticosti et à la Basse-Côte-Nord. La Basse-Côte-Nord dispose d'un bon réseau aérien. Les aéroports principaux de Chevery, Saint-Augustin et Blanc-Sablon de même qu'un bon réseau de pistes secondaires à La Tabatière, Tête-à-la-Baleine, La Romaine et Kegaska ont contribué au développement d'un transport aérien fiable dans la région. Par ailleurs, Harrington Harbour, Baie-Johan-Beetz, Kegaska, La Romaine, Saint-Augustin, Rivière Saint-Paul, Tête-à-la-Baleine et La Tabatière sont desservies par des bases d'hydravions.

Les coûts de transport par avion sont par contre élevés et les horaires relativement perturbés à cause des conditions climatiques. En plus des problèmes d'accès se posent ceux de capacité d'accueil de ces communautés et de l'organisation de l'infrastructure touristique. À toutes fins pratiques, la Basse-Côte-Nord est actuellement inaccessible au tourisme de masse.

Il est important que le touriste sache qu'il peut accéder à peu près où il veut en Côte-Nord grâce à l'avion. La flotte d'appareils existe. Inversement, les transporteurs nationaux, régionaux et locaux doivent inciter aussi le touriste d'agrément, et non seulement le touriste d'affaire, à utiliser ses appareils. Ils sont du même coup des agents de promotion touristique de la Côte-Nord et peuvent se servir d'une autre clientèle pour se viabiliser.

La région ne compte pas moins de 8 compagnies d'aviation privées qui permettent aux pêcheurs, chasseurs, amateurs de canot ou aventuriers d'accéder à l'arrière-pays. Leurs appareils auraient un taux d'utilisation de 75 à 90 % l'été et l'automne. C'est dire l'importance de l'accès sur les terres publiques.

### – **Problématique spécifique de liaison de l'île d'Anticosti**

L'île d'Anticosti présente le cas le mieux organisé et le plus abordable pour le tourisme aérien mais la situation du quasi-monopole a été concurrencée par le lien interrives permettant au touriste d'accéder à l'île avec son automobile. Ainsi la SEPAQ qui recevait la quasi-totalité de sa clientèle chasse, pêche et villégiature par avion, a laissé de côté le nolisement d'avions à partir de Mont-Joli durant la période d'opération de la liaison maritime Rivière-au-Renard - Île d'Anticosti - Havre-Saint-Pierre.

La SEPAQ reçoit annuellement à l'île d'Anticosti une moyenne de 3 000 clients-chasse et 1 000 clients-pêche et villégiature, sans compter la clientèle des cinq autres pourvoies qui reçoivent annuellement entre 5 000 et 7 000 clients.

Depuis que le service de navette maritime a pris le pas sur les forfaits aériens offerts par la SEPAQ depuis Mont-Joli, l'achalandage est stationnaire. Cette problématique serait liée d'une part à la conjoncture économique et d'autre part au coût élevé et au temps de traverse assez long pour se rendre sur l'île<sup>43</sup>.

Le service de traverse depuis Rivière-au-Renard mettait plus de quatre heures pour arriver à Port-Menier et environ six heures pour atteindre Havre-Saint-Pierre. Le

---

<sup>43</sup> Selon la Sépaq, le temps de traverse influe énormément sur le choix de circuit d'un client. Au-delà de 1,5 à 2 heures de temps de traverse, jusqu'à 50 % de la clientèle préférerait changer de destination ou revenir sur ses pas.

bateau fait une attente d'environ deux heures trente à Port-Menier avant de repartir en direction sud ou Nord.

Dans l'éventualité d'une nouvelle traverse maritime et compte tenu du très fort potentiel touristique de l'île, des ajustements aux horaires de navette en direction de l'Île d'Anticosti pourraient avantageusement favoriser l'augmentation de l'achalandage des clientèles de visiteurs.

- **Conclusions relatives à l'offre en systèmes de transport**

- La mise en place et le développement des infrastructures et des services de transport ont constitué sans aucun doute des leviers importants pour le développement touristique. La route constitue néanmoins le support incontournable à l'ensemble des produits touristiques développés à ce jour.
- La route 138 est évidemment l'axe majeur avec son trait d'union capital avec les autres régions touristiques de la rive-nord, la traverse Baie-Sainte-Catherine-Tadoussac. Les aménagements récents qui ont été faits au service de traversier afin de réduire le temps d'attente en période de pointe estivale ont permis d'améliorer les conditions d'accès aux différents produits touristiques de la Côte-Nord. L'offre s'est ajustée à l'évolution de la demande.
- Les liaisons maritimes saisonnières avec la rive-sud à partir de la traverse des Escoumins-Trois-Pistoles et tout récemment la liaison la plus à l'est entre la Gaspésie, l'Île d'Anticosti et la Minganie, sont structurantes du point de vue touristique. Elles permettent un bouclage entre les circuits littoraux de la rive-sud et de la rive-nord. L'évolution de l'achalandage doit toutefois servir de guide dans l'appréciation globale de ces services.
- Outre la route 389 qui représente l'ultime liaison terrestre au nord du 52<sup>ième</sup> parallèle jusqu'à Fermont, le vaste territoire situé au nord de la région est difficilement commercialisable du point de vue touristique. Les pourvoies y sont accessibles par avion de brousse essentiellement.
- Le circuit rail-route existant dans le triangle Baie-Comeau / Fermont / Labrador-City / Sept-Îles est unique sur la Côte-Nord. La précarité toutefois du service ferroviaire de la QN&L pour les personnes ne permet pas d'envisager le développement de nouveaux produits.
- L'enjeu est de savoir maintenant jusqu'où la demande touristique notamment peut-elle conditionner des ajustements aux services de transport offerts actuellement et dans l'avenir.

### 4.3.3 La demande touristique - Les principaux indicateurs

- **Le touriste**

Il est convenu internationalement de considérer comme touriste une personne qui s'éloigne de son domicile à plus de 80 kilomètres et dont le déplacement occasionne au moins un coucher à l'extérieur. À contrario, il s'agit d'un excursionniste qui effectue un déplacement à des fins touristiques pour moins d'une journée.

De façon générale, il est aussi reconnu de subdiviser (souvent pour des fins statistiques) le tourisme en catégories déterminées par le but principal de voyage qui sont : l'agrément, la visite de parents et d'amis, les affaires et les congrès, les voyages motivation et les voyages faits pour raisons personnelles.

Selon les données statistiques du ministère du Tourisme, en 1994, la moitié de la clientèle touristique du Québec (toutes provenances confondues) est une clientèle d'agrément. C'est elle qui a fait le plus grand nombre de voyages et celle qui a laissé le plus en terme de dépenses. Le produit touristique qui se développe au Québec est ajusté à cette clientèle qui voyage en particulier pendant l'été.

- **Le produit touristique**

Le produit constitue d'une part les attraits, les activités et les événements et d'autre part, les éléments de support soit l'accueil et l'information touristique, la signalisation et les transports, l'hébergement et la restauration et les autres services (ex. bancaires, religieux, etc.).

Le produit touristique consommé par le tourisme d'agrément est infini. Cependant une certaine typologie de ce produit existe en fonction de segments de marchés particuliers dont la masse ou la demande est suffisante pour voir l'entreprise touristique s'y spécialiser. Ainsi, le touriste d'agrément ou même celui de parents et d'amis pourra faire du tourisme de circuit (faire le tour de la Gaspésie, faire la Côte-Nord, etc.), du tourisme de chasse et de pêche, d'aventure, de ville, de villégiature, d'observation ou écotourisme, culturel ou ethnoculturel, interprétatif ou de visites industrielles, de motoneige, de ski alpin, etc. Certains produits ne sont tout simplement assez importants ou organisés pour en faire le but principal de voyage.

- **Les buts, la durée des voyages et les modes de transport utilisés**

En 1993, le ministère du Tourisme a déposé un document statistique particulier sur les voyages des Québécois au Québec en 1992. Les informations présentées ci-dessous (tableau 10) révèlent que les buts des voyages sur la Côte-Nord sont très différents selon les deux régions. Dans Manicouagan, les buts de voyage sont majoritairement d'agrément et de visites de parents et d'amis alors que dans Duplessis, les voyages d'affaires et de congrès dominant. Duplessis se distingue aussi par des durées de séjour qui sont parmi les plus importants (21,4 % des visiteurs y séjourneraient entre 10 et 16 nuitées) et où il se dépense le plus. Par comparaison, dans la région de Québec, il se dépensait en moyenne 63 \$ par nuitée/personne et 139 \$ par séjour/personne. L'apport économique du tourisme est donc très important pour la région.

Les moyens de transport utilisés dans les deux régions reflètent les buts principaux des voyages dans les deux régions : le touriste d'affaire se déplace davantage en avion alors que le touriste d'agrément se déplace en automobile. Les déplacements en autocar sont peu nombreux mais constituent une masse importante de touristes.

**Tableau 10 : Principales caractéristiques des voyages sur la Côte-Nord, 1992**

<b>Caractéristiques 1992</b>	<b>Région Manicouagan</b>	<b>Région Duplessis</b>
<b>Buts du voyage</b>		
– agrément	54%	31%
– visites parents- amis	31%	29%
– affaires et congrès	10%	34%
– motifs personnels	5%	6%
<b>Durée du séjour (moyenne)</b>	5 jours et 4 nuités	6 jours et 5 nuités
<b>Dépenses</b>	47\$/nuité/pers. 190\$/séjour/pers.	72\$/nuité/pers. 352\$ séjour/pers.
<b>Moyens de transport</b>		
– automobile	90%	71%
– avion	2%	20%
– autocar	2%	4%
– bateau	5%	3%
– autres	1%	2%

Source : *Les touristes québécois au Québec en 1992, MTO, 1993*

- **Les données de fréquentation du Ministère du Tourisme 1992-1994**

- **La méthode d'évaluation**

Le ministère du Tourisme évalue la fréquentation par région touristique de destination à tous les deux ans sur la base de l'enquête fédérale sur les voyages des Canadiens. L'enquête a subi des transformations méthodologiques importantes, de trimestrielle elle est devenue mensuelle en 1992, avec des répondants identiques durant trois mois. En 1994, l'enquête mensuelle visait cependant des répondants différents à chaque mois, rendant impossible la comparaison des résultats de 1994 et 1992. Pour le Québec, l'échantillonnage 1992 a atteint presque 14 000 ménages et plus de 46 000 pour le Canada (au lieu de 25 000 en 1990-1992). En 1994, le nombre de ménages interrogés au Canada a atteint près de 118 000 dont près de 28 000 pour le Québec. Il est difficile d'obtenir des données fiables pour les ensembles où un trop petit nombre de répondants est associé. Par exemple, pour les marchés extérieurs au Québec dans Duplessis, les données sont non disponibles à cause des petits nombres ou valeurs absolues auxquels sont associés des coefficients de variation très élevés.

– **Les résultats**

Les informations statistiques produites par le ministère du Tourisme nous indiquent que les régions de Manicouagan et Duplessis ont généré ensemble 2,1 % des voyages des Québécois au Québec et 2,0 % de l'ensemble des voyages tous marchés, en 1992 comme en 1994. À elles deux, Manicouagan et Duplessis ont occasionné pour 89,8 millions \$ en 1992 et 81,7 millions \$ en 1994 ou 2,2 % de l'ensemble des dépenses touristiques faites au Québec (tableau 11).

**Tableau 11 : Données de fréquentation, dépenses et recettes per capita pour la Côte-Nord et le Québec, 1992-1994**

	Unité	MANICOUAGAN			DUPLESSIS			LA CÔTE-NORD			LE QUÉBEC	
		1992 (000)	1994 (000)	var.% 1992-94	1992 (000)	1994 (000)	var.% 1992-94	1992 (000)	1994 (000)	var.% 1992-94	1992 (000)	1994 (000)
<b>FRÉQUENTATION - voyage-personne</b>												
faits par des Québécois	nbre	175	187	6,9%	137	118	-13,9%	312	305	-2,2%	15 245	14 295
faits par touristes d'autres continents	nbre	56,8	89,9	58,3%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	825	959
faits par touristes américains		n.d.	n.d.		n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	1 777	1 810
ou d'autres provinces du Canada		n.d.	n.d.		n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	2 355	2 296
voyages tous marchés	nbre	231,8	276,9	19,5%	137	118	-13,9%	369	395	7,1%	20 202	19 360
<b>DÉPENSES</b>												
faites par des Québécois	M\$	33,2	24,3	-26,8%	48,2	44,5	-7,7%	89,8	81,7	-9%		
faites par touristes d'autres pays	M\$	8,4	12,9	53,6%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.		
dépenses totales	M\$	41,6	37,2	-10,6%	48,2	44,5	-7,7%	89,8	81,7	-9%		
part du Québec	%	1,3	1,2		1,5	1,2		1,5	2,2			
<b>RECETTES PER CAPITA</b>												
	\$	757 \$	749 \$	-1,1%	892 \$	831 \$	-6,8%	1 649 \$	1 580 \$	-4,2%	430 \$	522 \$
	rang	4	5		3	4		2	3			

Source : Les touristes québécois au Québec en 1992, Le tourisme au Québec en 1994, Une réalité économique importante, MTO.

Quant à la clientèle outre-mer ou des pays étrangers, autres que les USA, elle est estimée comme déjà mentionnée à 89 900 voyages-personnes ou «visites-régions»<sup>44</sup> dans Manicouagan dont 70 700 par les touristes français pour la seule MRC de la Haute-Côte-Nord. Dans Duplessis, cette clientèle ne dépasserait guère les 2 000 voyages-personnes ; en 1989, sur les 16 000 touristes ayant visité la Réserve de Parc de l'Archipel-de-Mingan, 3 % provenaient d'outre-mer soit 480 personnes. Ce segment de marché pourrait toutefois progresser, le tourisme-nature étant très prisé par les clientèles européennes notamment.

<sup>44</sup> Visites-régions : Concept utilisé pour évaluer la fréquentation des clientèles américaines et celles des autres pays. Ainsi, le touriste qui a visité et séjourné au moins une nuit dans quatre régions compte pour quatre visites-régions.

En considérant la Côte-Nord en entier, cette région occuperait en 1992, la deuxième place des régions touristiques en terme de recettes per capita derrière Québec et la 3<sup>e</sup> en 1994 derrière Charlevoix et Québec. C'est dire l'importance du tourisme comme source de revenu pour la région.

Au total, la Côte-Nord accueillerait environ 400 000 voyages-personnes tous buts et tous marchés confondus en 1994. Au niveau des voyages-personnes d'autres pays, Manicouagan vient alors au 6<sup>ième</sup> rang des 19 régions touristiques du Québec. Cependant, en absolu, les deux régions touristiques de la Côte-Nord demeurent au 15<sup>ième</sup> et 17<sup>ième</sup> rang des régions touristiques de destination.

- **Les autres sources de données**

- **Estimations du nombre de touristes provenant des autres provinces du Canada ou des États-Unis ≈ 8 000 voyages-personnes par année**

Les données quant aux touristes provenant des autres provinces ou des États-Unis ne sont pas disponibles pour les deux régions de la Côte-Nord. Néanmoins les données de fréquentation des kiosques touristiques situés aux principales portes d'entrée des deux régions évaluent entre 2 % et 5 %, la part de l'achalandage touristique provenant du reste du Canada et des USA. Les répondants du questionnaire administré aux intervenants et entreprises touristiques de la Côte-Nord corroborent cette hypothèse.<sup>45</sup>

Les relevés de clientèle tirés de l'étude de marché du Parc marin réalisée en 1991 permettent d'estimer à quelques milliers de personnes, (entre 1 500 et 3 000 personnes), la clientèle d'agrément canadienne des autres provinces et américaine qui séjourne dans le secteur de ce Parc, en particulier dans le secteur allant de Tadoussac aux Escoumins. Une partie de cette clientèle poursuit son parcours sous forme de circuit jusque dans Duplessis. Dans Duplessis, la firme Ecart-Type estimait en 1989 à 1 % des 16 000 visiteurs touristiques de la Réserve de Parc-de-l'Archipel-Mingan le nombre d'Américains soit 160 et à 2 % des mêmes visiteurs, le nombre de Canadiens des autres provinces soit 320 personnes ; ce qui peut paraître négligeable.

En 1989, le plan de développement touristique de Duplessis estime la clientèle d'affaire américaine à 2 000 voyages-personnes et la même fréquentation pour la clientèle venant pour la chasse et la pêche (bon nombre de cette clientèle est difficilement comptabilisable parce qu'elle vient directement par voie aérienne sans escale, en provenance des États-Unis).

Le même plan estime à quelques centaines, le nombre de voyages-personnes provenant des autres provinces canadiennes qui viendraient dans Duplessis par affaire et par agrément. Les mêmes estimations vaudraient également pour Manicouagan.

---

<sup>45</sup> Source : Enquête auprès des entreprises touristiques, MTQ-CRD Côte-Nord, 1996

En somme, la clientèle canadienne des autres provinces et celle américaine tous buts de voyage ne dépasserait pas les 8 000 voyages-personnes par an en Côte-Nord. Cette clientèle représente néanmoins un marché important qui est à développer.

– **L'enquête origine-destination du ministère des Transports, été 1996**

En 1996, pendant 4 jours du mois de juillet, une enquête origine-destination a eu lieu aux points stratégiques de Baie-Ste-Catherine/Tadoussac et de Sacré-Cœur.

L'enquête comprenait notamment une série de questions spécifiques à la clientèle touristique, questions qui se retrouvent normalement dans l'enquête fédérale sur les voyages des Canadiens. Les résultats obtenus ont permis de constater que pendant cette période, un fort volume du débit routier journalier avait pour motif principal, le déplacement touristique.

Parallèlement à cette enquête se poursuit le décompte des déplacements à partir des compteurs routiers établis en région. Le décompte estival a été recueilli pour les endroits précités soit les mois de juin-juillet-août et septembre 1996 tenant compte des événements qui ont suivi le 19 juillet en région. Connaissant le poids des répondants touristiques pour l'ensemble de l'enquête et pour les sous-questions, une pondération a été appliquée. De cette façon, un portrait assez juste de la fréquentation touristique du secteur a été dressé pour l'été 1996, en terme de débit journalier moyen estival (D.J.M.E.) (tableau 12).

**Tableau 12 : D.J.M.E. selon le but principal de voyage, Baie-Sainte-Catherine /Tadoussac et Sacré-Cœur, 1996**

But principal de voyage	ROUTE 138		ROUTE 172	
	Nbre	%	Nbre	%
<b>DJM</b>				
1) Non déterminé	493	14,5%	43	2,1%
2) Affaires/congrès	120	3,5%	80	3,8%
3) Travail	417	12,2%	610	29,3%
4) Tourisme/loisir/agrément	1731	50,8%	766	36,8%
5) Visite parents/amis	576	16,9%	187	9,0%
6) Magasinage	20	0,6%	107	5,1%
7) Autres	49	1,4%	288	13,8%
<b>Buts touristiques(2+4+5)</b>	<b>2427</b>	<b>71,3%</b>	<b>1033</b>	<b>49,6%</b>
<b>Total D.J.M.E.</b>	<b>3406</b>	<b>100,0%</b>	<b>2081</b>	<b>100,0%</b>

Source: Enquête Origine et destination, Baie-Sainte-Catherine/Sacré-Cœur, MTQ, juin 1996

**Tableau 13 : Motifs de déplacements touristiques, selon l'enquête 1996**

Activités	ROUTE 138		ROUTE 172	
	Nbre	%	Nbre	%
Festivals et foires	176	4,8%	38	2,8%
Événements culturels	71	1,9%	32	2,4%
Activités sportives et de plein-air	1639	44,7%	903	67,2%
Visites musée, industrie, barrages	1228	33,5%	129	9,6%
Autres	534	14,6%	237	17,6%
N/D	15	0,4%	5	0,4%

Source: Enquête Origine et destination, Baie-Sainte-Catherine/Sacré-Cœur, MTQ, Juin 1996

Ainsi, plus de 71 % du D.J.M.E. en provenance ou en direction de la Côte-Nord par Baie-Ste-Catherine/Tadoussac concerne le motif touristique (agrément, affaires et congrès et visite de parents et d'amis) et 49,6 % dans le cas du D.J.M.E. au site de Sacré-Cœur.

À noter que selon les résultats d'une enquête réalisée en 1995 pour Parc Canada, afin de déterminer la fréquentation du Parc marin, on a enregistré sur la traverse Baie-Sainte-Catherine-Tadoussac, une proportion de 88,3 % de véhicules récréatifs en direction de Baie-Sainte-Catherine et une proportion de 89,05 % en sens inverse. Ce ratio est établi pour les touristes d'agrément, ce qui exclu les voyages d'affaire, contrairement à la méthodologie d'enquête utilisée pour établir les DJME.

Quant aux répondants dont le motif principal était le tourisme d'agrément, une répartition en fonction d'activités principales pratiquées a été établie lors de l'enquête (tableau 13). Les résultats révèlent que les activités sportives et de plein air constituent les activités touristiques de base pour les visites régionales.

### – La Maison du Tourisme de la Côte-Nord

L'année 1995 marque la deuxième année d'opération de la Maison du Tourisme de la Côte-Nord située à Tadoussac. Celle-ci enregistre les données sur la base de signatures d'un registre et sur celle d'un sondage en administrant une fiche-client à chaque 10<sup>ième</sup> visiteur. Il s'agit donc d'une indication du nombre de visiteurs de cet équipement et non de la région.

Au niveau de la signature du registre, entre le 15 mai et le 15 octobre 1995, 45 000 visiteurs ont signé comparativement à 34 818 pour la même période en 1994. La période de plus grande concentration de l'achalandage se situe en 1995 comme en 1994, entre le 16 juillet et le 20 août. Ces cinq semaines représentent à elles seules, 41 % de l'achalandage estival.

Selon le registre des signatures, 53 % des visiteurs venaient du Québec et 37,6 % d'Europe. En 1994, 56 % venaient du Québec et 34 % d'Europe. Ces derniers constituent la clientèle majoritaire en mai, septembre et octobre alors que la clientèle québécoise est plus importante en juin, juillet et août. Les clientèles des autres provinces canadiennes et celle des USA demeurent dans des pourcentages inférieurs à 5 %.

En partant de Tadoussac, 8,8 % des touristes se dirigeaient vers Duplessis en juin et 8,6 % en juillet. En mai et septembre, ce pourcentage passe à 5 %. Étant situé à l'embouchure du Saguenay et du Saint-Laurent, Tadoussac est un point de convergence pour le visiteur qui peut se diriger soit vers Charlevoix, le Saguenay/Lac-St-Jean, le Bas-St-Laurent, Manicouagan, la Gaspésie ou Duplessis. Toutes ces régions permettent maintenant de faire des circuits en boucle. Selon les résultats du sondage, le Saguenay/Lac-St-Jean connaît la faveur comme destination principale par 25 % des répondants, la Gaspésie pour 20 %, Charlevoix avec 13 %, Manicouagan avec 7,8 %, Montréal avec 6,5 % et Duplessis avec 6,3 %.

Le troisième rapport statistique de la Maison du tourisme de la Côte-Nord reflète la situation positive que connaît le tourisme dans la région, l'augmentation du

nombre de touristes durant la saison estivale, l'allongement de la saison en période automnale. Enfin, parmi les activités pratiquées viennent en tête de liste, les croisières-excursions aux baleines (76 %), les visites de centres d'interprétation (58 %), les randonnées pédestres (46 %). Les activités reliées aux parcs de conservation et les musées sont aussi très populaires (35 % et 30 %). Les croisières sur le fjord et l'observation d'animaux sont pratiquées dans des proportions de 13 % et de 9 %.

### – Les données 1996 des autres bureaux d'information touristique

Les données de fréquentation des bureaux d'information touristique (B.I.T.) peuvent-elles donner une appréciation juste de la fréquentation estivale ? En considérant les fâcheux événements de juillet 1996, l'été touristique 1996 devrait connaître dans l'ensemble une piètre performance comparativement à 1995 sauf au compte des voyages nolisés en autocar.

En 1996, pour la région Manicouagan, les données de fréquentation des B.I.T. indiquent une clientèle québécoise majoritaire (entre 45 et 70 % selon les B.I.T.) puis européenne (surtout française) entre 20 et 40 %. On constate une légère diminution du nombre de personnes touchées par l'enquête pour le B.I.T. de Sacré-Coeur ; une légère augmentation pour le B.I.T. des Escoumins, mais des fortes diminutions pour les bureaux de Baie-Comeau et de Godbout. C'est probablement un reflet assez juste de la saison touristique 1996 en Côte-Nord : pertes plus élevées du côté est et maintien du côté ouest.

Ainsi, selon l'Association touristique de Manicouagan, la région Manicouagan qui était rarement citée auparavant comme première destination au niveau du sondage des B.I.T. de la région le devient en 1996. Cette reconnaissance augure un avenir prometteur

Les régions de destination varient selon les B.I.T. et sont résumées ici par ordre d'importance :

- Pour le B.I.T. de Sacré-Coeur, le Saguenay/Lac-St-Jean apparaît la destination principale pour 38 % des répondants et Manicouagan est second avec 30 % ;
- Pour le B.I.T. des Escoumins, Manicouagan est la destination principale pour 37,7 % des répondants puis la Gaspésie avec 24,37 % ;
- Pour le B.I.T. de Baie-Comeau, Duplessis apparaît la destination principale pour 29 % des répondants puis Manicouagan pour 26 % ;
- Enfin, 38,6 % des répondants du B.I.T. de Godbout ont spécifié la région Duplessis comme destination principale puis 30,7 %, la Gaspésie.

### • Les principaux produits touristiques

– **Le secteur BEST : la destination touristique principale de toute la Côte-Nord ; la croisière excursion comme produit touristique majeur**

Le secteur Bergeronnes-Escoumins-Sacré-Coeur-Tadoussac constitue de par sa localisation, la diversité de son produit et de ses équipements, la porte d'entrée principale pour les touristes d'agrément désireux faire un circuit sur la Côte-Nord.

Tadoussac en est le véritable pôle touristique d'attraction. De tous les attraits, activités et services touristiques rencontrés dans le secteur BEST, la croisière-excursion est probablement le meilleur indicateur de l'achalandage réel. Le secteur BEST offre la plus grande concentration de croisières-excursions au Québec. Dans cette zone, en 1996, 14 entreprises offraient 35 embarcations allant du pneumatique de 12 places au bateau de croisière de 400 places et plus. La capacité d'embarquement totale est évaluée à 2 500 passagers.

En 1990, les entreprises faisant de la croisière-excursion dans le secteur de Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine embarquaient plus de 95 000 passagers.

En 1991, il y avait dans le même secteur quatre compagnies totalisant dix embarcations et une capacité d'embarquement de 1 100 passagers. La plupart des embarcations font trois départs par jour. En 1992, la clientèle embarquée à bord des croisières-excursions générées autour des Parc marin et Parc du Saguenay totalisait environ 150 000 passagers. De ce nombre, plus de 100 000 embarquaient de la zone BEST dont plus de 70 000 par Tadoussac. Ces chiffres sont estimés à partir des chiffres d'achalandage des transporteurs et de l'étude de marché du Parc marin de 1991.

Selon des estimations du Parc marin, la croisière-excursion en 1995 dans le secteur BEST et de Baie-Sainte-Catherine aurait embarqué près de 300 000 passagers soit une croissance de plus de 15 % par année depuis 1991 et le double de l'achalandage de 1992. Les compagnies dont l'action se passe dans l'estuaire accapareraient 250 000 passagers et les départs oeuvrant sur le Saguenay, 50 000 passagers. Tadoussac générerait plus de 100 000 passagers et Bergeronnes et Les Escoumins, de 20 000 à 25 000 passagers chacune alors qu'elles enregistraient ensemble, 8 600 passagers en 1990.

Selon l'étude de marché du Parc marin de 1991, la durée de séjour dans la zone du Parc marin pour la clientèle touristique de croisière-excursion serait de trois nuitées pour les Québécois et de 4 nuitées pour la clientèle étrangère qui représenterait 23 % de toute la clientèle. De plus 12 % de tous les visiteurs ont continué leur voyage sur la Côte-Nord.

Sachant l'intérêt du secteur, une foule de produits s'est greffée à la destination, contribuant à prolonger la durée de séjour tout en déconcentrant l'achalandage de Tadoussac sur l'ensemble de la zone BEST. Les centres d'interprétation (6 dont 4 nouveaux depuis 5 ans), les marinas, la plongée sous-marine (de 6 000 séjours-plongeurs en 1992 à 12 000 en 1995), les sentiers de longue randonnée dans le Parc du Saguenay et la villégiature, sont parmi les principales activités générant un achalandage touristique du secteur BEST.

Ailleurs dans Manicouagan, la croisière-excursion se pratique également à Ragueneau, à Pointes-des-Monts et Godbout. En 1995 environ 1 200 passagers

ont fait des excursions dans la région. Plus à l'est, les croisières-excursions sont surtout concentrées à la Réserve de Parc de l'Archipel-de-Mingan avec embarquement à Mingan, Longue-Pointe-de-Mingan et Havre-Saint-Pierre. La flotte se compose de 5 bateaux concessionnaires et de 10 autres allant du bateau de croisières-excursions au bateau-taxi faisant la navette entre les lieux d'embarquement et les îles. Cette flotte a embarqué de juin à septembre en 1992 quelque 25 261 personnes, en 1993 quelque 25 358 personnes, 27 047 en 1994 et 28 611 personnes en 1995. Ces chiffres équivalent au nombre de visites de la Réserve de Parc.

### – Les autres achalandeurs

Voici la fréquentation des autres principaux achalandeurs touristiques de la Côte-Nord. On constatera que l'achalandage de ces sites est en progression constante, particulièrement dans le secteur BEST.

Dans ce qui correspond au territoire de la MRC de Manicouagan, le nombre de visiteurs du parc régional de Pointe-aux-Outardes gagne en popularité et enregistre autant de visiteurs que les visites des barrages hydroélectriques. On peut penser cependant que ce parc régional attire une forte proportion de la population locale. Plus à l'est, la tournée des Îles de Sept-Îles, maintient bon an mal an son nombre de visiteurs, alors que les deux centres d'interprétation de la Réserve de Parc de l'Archipel Mingan connaissent une progression variable.

## • Les zones de chasse et de pêche

### – La Côte-Nord compte environ 90 pourvoiries, 7 zec-faune, 5 zec-saumon, une réserve et une immensité de zones libres

La chasse et la pêche sont sans doute les produits touristiques les plus renommés parce que les plus anciens de la Côte-Nord. De toutes les infrastructures d'accueil, ce sont les pourvoiries qui attirent le plus de touristes, davantage que les zec et les réserves. Quant aux zones libres, les données sont absentes mais bon nombre de voyages y ont lieu également.

## Les activités économiques

**Tableau 14 : Les autres achalandeurs dans Manicouagan et Duplessis**

LE SITE	L'ACTIVITÉ	NOMBRE DE VISITEURS					
		1990	1991	1992	1993	1994	1995
-Cap Bon Désir /parc marin du Saguenay	-observation des mammifères marins, interprétation du phare	14 129	15 570	19 655	24 047	27 041	34 046
-Centre d'interprétation Milieu marin de Tadoussac	-interprétation	n.d.	18 000	21 000	n.d.	28 641	27 842
-Parc marin du Saguenay de Tadoussac	-maison des dunes	n.d.	n.d.	15 300	n.d.	13 198	13 725
	-poste de traite	7 642	10 011	10 132	n.d.	n.d.	n.d.
-Centre d'interprétation Les Escoumins	-interprétation jumelée à un circuit didactique extérieur	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	862	1 264
-Barrages Hydro-Québec	-interprétation Manic 2	12 332	760	10 210	n.d.	10 093	10 037
	-interprétation Manic 5	9 596	6 405	8 568	n.d.	16 692	16 026
	-interprétation chantier SM3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1 500
-Pointe-des-Monts	-interprétation phare historique	9 045	6 631	7 301	n.d.	7 210	7 017
Parc régional Pointe- aux-Outardes	-observation, ornithologie, etc.	n.d.	n.d.	n.d.	4 960	8 500	10 621
- Sept-Îles La tournée des Îles	-interprétation	2 718	3 125	3 340	2 657	2 850	2 858
-Parc de l'Archipel Mingan	-centre d'inter.de Havre-St-Pierre	13 181	12 153	13 069	15 271	17 620	14 976
	-centre d'inter.de Longue-Pte-M	8 269	9 239	7 853	7 090	7 685	8 960

Sources : données fournies par chaque établissement, automne 1996

### – Les pourvoies

Voici les statistiques de fréquentation des pourvoies à droits exclusifs et sans droits exclusifs par MRC de la Côte-Nord pour 1990 et 1994. La Côte-Nord comptait en 1990, quelques 94 pourvoies en opération et 84 en 1994.

Les MRC où l'accès aux pourvoies se fait majoritairement par route soit La Haute-Côte-Nord et Manicouagan ont reçu en 1990, 1 190 chasseurs et 18 536 pêcheurs. En 1994, 830 chasseurs et 13 903 pêcheurs. Les chasseurs demeurent généralement entre 5 et 6 jours et les pêcheurs entre 2 et 3 jours par voyage.

Les MRC où l'accès aux pourvoies se fait par avion, hydravion ou hélicoptère (comme pour les pourvoies de la rivière Moisie) avec des portions de route ou non et c'est le cas des pourvoies des territoires des MRC Sept-Rivières, Minganie, Caniapiscau et la Basse-Côte-Nord, la clientèle a atteint 5 771 chasseurs et 6 700 pêcheurs en 1990. En 1994, près de 5 000 chasseurs et 5

200 pêcheurs. Les chasseurs sont demeurés entre 4 et 7 jours et les pêcheurs, entre 3 et 7 jours par voyage.

En 1992, la clientèle non-résidente composait 5,8 % de la fréquentation en jours-personnes de la clientèle de pêche et 3,1 % de celle de la clientèle de chasse des pourvoiries de la Côte-Nord. Enfin, les non-résidents demeuraient plus longtemps à la pêche que les résidents soit 4,1 jours en moyenne comparativement à 3,2 jours pour les Québécois mais moins à la chasse soit 5,9 jours au lieu de 6,3 jours pour les pêcheurs résidents.

### – Les ZEC

Pour ce qui est des zec, la fréquentation est surtout régionale et québécoise. Cependant à cause du volume de déplacements que l'activité génère, il est intéressant de mentionner sa fréquentation.

La Côte-Nord compte 7 zec-faune et 5 zec-saumon. Les zec constituent des territoires protégés de chasse et de pêche accessibles à la journée ou plus, à une clientèle membre ou invitée (tableau 15)

Le réseau de routes qui soulignons-le est très vaste (jusqu'à 400 kilomètres de routes à entretenir dans le cas de certaines zec) est à la charge de ces mêmes zec. Étant donné que les territoires des zec coïncident avec des contrats d'approvisionnement et d'aménagement forestier des compagnies forestières, les zec peuvent profiter du développement et de l'entretien du réseau de routes de pénétration mais ce n'est pas toujours le cas et bien souvent, les zec se situent sur des territoires délaissés actuellement par ces compagnies forestières qui n'y ont plus de travaux. La fréquentation est donnée au tableau 8.

### – La Réserve Sept-Îles-Port-Cartier

Pour ce qui est de la Réserve Sept-Îles /Port-Cartier, l'analyse des données 1992-1995 nous indique que la clientèle provient de la Côte-Nord dans 75 % des cas, de Québec et Montréal dans 18,5 % ces cas, des États-Unis dans 1,3 % des cas, de l'Europe dans 3,4 % des cas et des autres provinces, dans 1,8 % des cas. La fréquentation de la réserve en jours-personnes depuis 1992 semble connaître un certain plafonnement pour l'ensemble des activités(tableau 15)

### – Les pourvoiries de l'Île d'Anticosti

Finalement, pour ce qui est de la fréquentation de l'Île d'Anticosti, en 1990, les 5 pourvoiries (capacité d'accueil de 352 places) ont reçu 7 108 clients dont 1 564 pour la pêche (1 461 résidents et 103 non-résidents), 4 393 chasseurs dont 3 439 résidents et 854 non-résidents et 1 251 résidents pour autres raisons (villégiature, etc.). Le taux d'occupation avoisinerait les 36 %. En 1994, les 6 pourvoiries de l'Île (capacité de 340 personnes) recevaient 4 019 clients chasse et pêche.

**Tableau15 Fréquentation des zec de chasse et pêche et membership annuel moyen de 1991 à 1995**

Chasse/Pêche	1991		1992		1993		1994		1995		Membership 1991-1995	Jours	
	Pêche	Chasse		Pêche	Chasse								
Nordique	12 829	4 246	19 351	4 018	8 700	2 386	22 129	6 297	19 882	4 706	669	15 752	4 236
Varin	2 471	1 574	2 926	1 406	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	183	2 655	1 615
Matimec	3 295	3 745	1 360	2 850	1 112	593	1 620	3 529	1 308	2 584	351	1 986	2 679
Iberville	4 821	3 174	7 037	1 705	6 554	3 030	7 288	950	6 420	4 765	608	6 425	2 214
Trinité	3 118	4 095	3 306	4 990	4 121	7 462	2 809	3 409	807	2 549	694	3 339	4 989
Forestville	18 950	15 727	14 836	13 865	15 024	13 143	13 842	11 311	12 939	12 491	927	15 663	13 512
Labrieville	10 157	3 174	13 367	1 705	13 839	3 030	7 940	950	7 164	1 370	693	11 326	2 215

ZEC-Saumon	Membership 1991-1995	Jours Pêches
Riv.Trinité	673	2 435
Riv.Moisie	671	4 248
Riv. Laval	905	380
Riv. Godbout	229	831
Riv. Escoumins	138	319

Rés.Sept-Îles-Port-Cartier	1992	1993	1994	1995
pêche truite moucheté	8 764	6 483	5 583	4 190
pêche au saumon	88	218	209	288
chasse à l'original	573	555	560	545
chasse petit gibier	12	0	41	30
colletage	500	600	410	500
camping	2 879	2 928	2 649	2 137
chalets pêche et villégiature	1 962	2 046	1 383	1 486

SOURCE : MINISTÈRE ENVIRONNEMENT ET FAUNE, RÉGION CÔTE-NORD

En 1986, Anticosti recevait 5 000 chasseurs et entre 400 et 500 pêcheurs en incluant le potentiel de la SEPAQ de plus de 100 personnes par jour. Les forfaits de la SEPAQ avec plan européen comprennent une fois rendue sur l'île, le transport, le gîte et le guide. Le potentiel de villégiature à Anticosti est énorme mais aussi limité par l'accès et la capacité d'hébergement. Plusieurs milliers de nuitées ont déjà lieu depuis que le Nordik-Passeur fait le circuit entre la Gaspésie et Havre-Saint-Pierre dont plus de 5 300 séjours d'au moins une nuit en 1995. Anticosti pourrait exploiter plus à fond le potentiel de villégiature qu'il possède. Son accès demeure le mieux organisé de l'est de la Côte-Nord et le plus abordable. Son réseau routier déjà bien développé pourrait être amélioré avec une plus grande flotte de véhicules en location ou un transport nolisé adéquat. La liaison maritime en place est à la base de ce développement. Anticosti avec tous ses attraits naturels, pourrait facilement accueillir 10 000 nuitées de villégiature par an à même les chalets disponibles (pourvoiries, SEPAQ et autres).

- **Conclusions relatives aux données de fréquentation**

- Les données parcellaires de fréquentation produites par les différents organismes qui sont responsables de la promotion et de la commercialisation de produits touristiques nous indiquent que la Côte-Nord connaissait en 1994 une fréquentation d'environ 400 000 voyages-personnes annuellement, tous marchés confondus. Cette fréquentation représentait environ 2 % de la part provinciale ;
- Si le tourisme d'affaire est bien structuré dans les agglomérations de Baie-Comeau et de Sept-Îles, le tourisme d'agrément qui attire les clientèles d'outre-mer, des autres provinces et du Québec est encore très centré géographiquement dans la partie ouest de la Côte-Nord ;
- On estime que la clientèle touristique en provenance des autres provinces et des États-Unis représente environ 8 000 voyages-personnes par année. La clientèle d'outre-mer représente, du moins pour la région de Manicouagan, environ 89 000 visites-personnes (1994). La part de la clientèle québécoise serait donc d'environ 75 % ;
- La durée moyenne de séjour est supérieure à 5 jours et 4 nuités (1992). Les recettes per capita (1992-1994) sont de l'ordre de 1 600 \$ par comparaison à environ 400 \$ -500 \$ pour le Québec alors que les dépenses touristiques représentent 1,5 % des dépenses touristiques faites au Québec en 1992 et 2,2 % en 1994. Ceci témoigne de l'importance économique de l'activité touristique pour la Côte-Nord ;
- Alors que 71 % des DJME en provenance ou en direction de la Côte-Nord par la traverse de Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine seraient à motif touristique, tous buts, 50 % visent essentiellement les activités touristiques et principalement sportives et de plein air (croisières-excursions aux baleines venant en premier pour 76 % des répondants, selon les compilations de la Maison du tourisme de la Côte-Nord ;

- Les données de fréquentation enregistrées par les bureaux d'information touristique (BIT) indiquent, outre la fâcheuse saison de 1996, que la fréquentation touristique augmente particulièrement pour la région Manicouagan, et qu'on assiste à un étalement de la saison touristique de mai à octobre. Ce serait le cas particulièrement pour les croisières-excursions ;
- La pression exercée par le marché des croisières-excursions sur les secteurs du Parc marin et du Parc du Saguenay est importante. En 1995, plus de 80 % des 300 000 embarquements pour les croisières-excursions sont concentrés dans le secteur du Parc marin et Tadoussac accapare 100 000 embarquements. Un étalement des départs dans tout le secteur Best s'amorce (20 000 à Bergeronnes et 25 000 aux Escoumins) ;
- Seulement 12 % des visiteurs du Parc Marin poursuivaient leur visite sur le reste de la Côte-Nord en 1991. Les autres achalandeurs qui se sont développés devraient éventuellement attirer une plus large part des visiteurs du secteur BEST ;
- Les données de fréquentation des zec et des pourvoiries de la Côte-Nord nous indiquent une stabilité très variable, selon le produit chasse ou pêche, dans les pourvoiries, zec ou réserve. Les périodes de fréquentation pour la chasse et la pêche se situant généralement en marge de la saison touristique de pointe, l'achalandage routier régional généré par ces activités est donc très marginal ;
- Finalement, l'enjeu consiste à déterminer quels créneaux parmi les produits touristiques sont susceptibles de générer une poursuite de l'augmentation des clientèles, et d'en évaluer les impacts sur l'organisation des services et infrastructures de transport.

### 4.3.4 PERSPECTIVES

Le développement touristique est relativement récent sur la Côte-Nord. Traditionnellement identifiée à une région touristique à très fort potentiel pour la chasse et la pêche et le tourisme « nature », la Côte-Nord a pris un virage important depuis les années '80 avec le développement de nouveaux produits, notamment de type croisières-excursions pour l'observation des baleines. L'engouement des clientèles touristiques pour ce produit a permis le développement ou la consolidation d'autres produits et circuits pour encourager les clientèles à séjourner davantage sur la Côte-Nord.

Aujourd'hui, les artisans de la promotion et du développement touristique sur la Côte-Nord sont d'avis que les tendances récentes vont se poursuivre.<sup>46</sup>

---

<sup>46</sup> Enquête auprès des entreprises des secteurs primaire et secondaire et autres intervenants du milieu réalisée conjointement par le MTQ et le CRD-Côte-Nord. Répondants du secteur touristique : Tourisme-Croisières (6/11) ; Tourisme-Entreprises (11/21) ; Intervenants (9/27), Pourvoiries (20/53), ZEC (3/11)

- **Ce qu'en pensent les intervenants touristiques et les entreprises touristiques enquêtés**

- **Les intervenants touristiques**

Les intervenants touristiques (8/11) sont très optimistes quant aux perspectives d'avenir. Ils s'attendent à une augmentation du nombre d'entreprises touristiques, de l'achalandage et du chiffre d'affaires. Cette croissance serait liée à une augmentation et une diversification des produits touristiques.

Cette tendance optimiste est toutefois nuancée en convenant que les produits et attraits touristiques actuels sont encore mal connus. Les efforts de mise en marché devront donc supporter ces perspectives de croissance.

- **Les entreprises touristiques**

La majorité des entreprises touristiques (5/9) prévoient une augmentation de l'achalandage touristique. L'optimisme de ces perspectives est lié aux forts potentiels touristiques de la région qu'il faut mettre en valeur ; certains intervenants (2/9) prévoient plutôt une stabilisation des clientèles.

Selon les entreprises touristiques, ces perspectives auraient notamment comme impacts sur les transports, une augmentation de la flottille de bateaux de croisières-excursions et une augmentation de l'achalandage sur la route 138.

- **Les entreprises privées de croisières-excursions et de services de traversiers**

Ces entreprises sont également optimistes pour l'avenir (8/13). La plupart prévoient une augmentation du nombre de visiteurs. Elles justifient cette augmentation par le développement de nouveaux produits (ex : motoneige), et les efforts de mise en marché.

Une entreprise s'attend à une stabilisation, voir un ralentissement de leurs activités en raison du prolongement de la route 138 jusqu'à Natasquan.

- **Les pourvoies et les zec**

Ces entreprises envisagent également avec optimisme l'avenir du secteur touristique sur la Côte-Nord (14/21) et prévoient une bonne croissance des produits chasse et pêche (11/21). Par contre, certaines entreprises prévoient une stabilisation pour les prochaines années.

Ici aussi, on mise sur une augmentation du volet promotionnel des produits et circuits touristiques, comme condition de base de cette croissance future.

- **En bref**

La majorité des intervenants et entreprises touristiques enquêtés est optimiste quant à l'avenir : elle s'entend sur une augmentation la clientèle touristique, sur

une augmentation des produits et circuits touristiques et sur une mise en marché nécessaire.

- **Les facteurs d'influence et les impacts sur l'offre en infrastructures de transport**

- **Les facteurs d'influence**

Les différentes sources de données sur la fréquentation touristique nous permettent d'énoncer que la part de la clientèle touristique québécoise varie entre 50 % et 75 % de l'ensemble des clientèles.

La part estimée de la clientèle touristique d'outre-mer représenterait entre 25 % à 35 % de l'ensemble des clientèles, selon les différents produits touristiques de la Côte-Nord.

Or cette clientèle touristique d'outre mer a connu une forte augmentation sur la Côte-Nord, particulièrement dans la région de Manicouagan (+58 % entre 1992 et 1994) alors que la clientèle touristique du Québec était relativement stable dans Manicouagan (+ 6 %) ou en baisse dans Duplessis (-13 %). Les commentaires obtenus auprès d'entreprises du secteur BEST corroborent ces tendances récentes.

Dans la perspective où la part québécoise du marché touristique de la Côte-Nord se maintient dans les mêmes proportions qu'en 1992 et 1994,  $\cong 2 \%$ , toutes choses étant égales par ailleurs, peut-on s'attendre à ce que la part des clientèles touristiques européennes augmente ? Il faut convenir que Tadoussac, les baleines, le Parc Marin et même Manicouagan sont des mots clefs que reconnaissent maintenant les Européens et qui correspondent à un produit en vogue, l'écotourisme, les grands espaces, la nature, etc. Les fluctuations dans la valeur du dollar ne devraient pas trop perturber cette tendance. Il faut donc s'attendre et c'est déjà commencé, à une augmentation de la clientèle étrangère et non pas seulement celle à forfait qui voyage en autocar (plus sensible aux prix et à la valeur du dollar) mais celle plus lucrative qui vient sur une base personnelle ou familiale, intéressée, entre autres, par le circuit et la diversité de produits.

Les touristes québécois adhèrent également à cette vogue de tourisme nature. L'hypothèse de maintenir constante la croissance de la clientèle touristique du Québec est donc très conservatrice. Les possibilités qu'offrent les liens interrives d'établir des boucles entre Matane - Baie-Comeau et entre Les Escoumins et Trois-Pistoles sont autant de liens structurants pour encourager les touristes du Québec à intégrer la Côte-Nord à leurs destinations vacances ou loisirs. Il est à souhaiter qu'un lien entre la Gaspésie, l'Île d'Anticosti et la Côte-Nord soit rétabli pour favoriser le décloisonnement du tourisme sur toute la Côte-Nord

### – Impacts sur l'offre en infrastructure de transport

De façon globale, pour l'ensemble de la Côte-Nord, l'offre en infrastructures de transport terrestre, maritime et aérien est adéquate pour absorber son lot de visiteurs, c'est-à-dire la clientèle excursionniste et touristique qui la visite. Les problèmes se manifestent cependant en période de pointe touristique estivale, plus précisément aux lieux de traverse, soit avec beaucoup d'acuité comme à la traverse de Baie-Sainte-Catherine / Tadoussac, soit dans une moindre mesure comme à celle Baie-Comeau-Godbout-Matane où le système de réservation permet d'étaler la demande.

Par ailleurs, la concentration des points d'attraction touristique dans le secteur BEST, à commencer par Tadoussac, Bergeronnes et Les Escoumins, où tout converge en cul-de-sac provoque d'autres irritants pour la circulation locale ou de transit. Des mesures de gestion de la circulation adaptées aux besoins spécifiques des pôles d'attraction doivent être envisagées par les partenaires. Des solutions techniques peuvent certainement être apportées pour diminuer le temps d'attente aux points de traverse, pour ces mois de haute saison touristique.

L'augmentation récente du tourisme de croisières et d'excursions en groupe ou sur une base individuelle et qui emprunte la traverse de Baie-Sainte-Catherine-Tadoussac contribuerait pour une bonne part à cet achalandage de pointe, particulièrement en juillet et août. Des solutions aux problèmes d'attente aux points de traverse doivent être envisagées dans le cadre du plan de transport.

Des efforts de promotion auprès des groupes et des clientèles touristiques pour utiliser les différentes portes d'entrée maritimes sur la Côte-Nord pourraient certainement contribuer à « décongestionner » le point d'accès névralgique de la traverse de Baie-Sainte-Catherine-Tadoussac. La Côte-Nord est une région maritime dont l'accès maritime confirmerait son image de marque.

## BIBLIOGRAPHIE

ATR Manicouagan. Bureaux d'information touristiques gérés par l'ATR Manicouagan, *Données statistiques, saison 1996*.

ATR de Duplessis, *Plan de développement touristique de Duplessis*, rapport final, avril 1989. association touristique régionale de duplessis, SOTAR.

CRD Côte-Nord, *Plan de développement stratégique de la Côte-Nord*, résumé synthèse 1994-1999 Canada, Bureau Fédéral de Développement Régional, *Synthèse de la problématique de développement économique, région Côte-Nord*, rapport final, Cogesult inc., Mars 1994.

Canada, Conference Board, données statistiques : *Prévisions d'emploi, par AR et RMR1996-2003*, janvier 1997

Canada, Ministère des Pêches et Océans Canada, région des Laurentides, données statistiques multiples.

Canada, Statistique Canada, Cansim, séries d778848, d778863, d778893, d778878, d778909, d778923, d778938. *données provenant de l'enquête sur la population active, régions 09-10*.

Canada, Statistique Canada, *recensement 1991*

Canada, Transport Canada, *Transportation cost in the production and distribution of canadian goods*, Vivian Wei, Ottawa, 1991

Québec, Bureau de la Statistique, *le Québec chiffres en main*, édition 1996.

Québec, Bureau de la Statistique. *statistiques des pme manufacturières au Québec*, éditions 1994-1996.

Québec, Commission de Protection du territoire agricole, *Rapport annuel 1995-1996*.

Québec, DREPA, *Portrait économique et social de la région Côte-Nord*, juillet 1990.

Québec, Ministère de l'Agriculture, des pêcheries et de l'alimentation, *État de la situation agricole sur la Côte-Nord*, direction régionale du Saguenay, 1 994, mises à jour 1995.

Québec, ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, *État de situation sommaire de l'industrie des pêches sur la Côte-Nord*, direction générale des pêches et de l'agriculture commerciales, région Haute et Moyenne Côte-Nord, non daté, mises à jour partielles auprès de la direction générale.

Québec, Ministère du Conseil exécutif, *Entente-Cadre de Développement entre le Gouvernement du Québec et la région de la Côte-Nord, 1989-1993*

Québec, Ministère du Conseil exécutif, *Entente-Cadre de Développement de la Côte-Nord, 1995-2000, CRD Côte-Nord et Gouvernement du Québec*, 1995

Québec, Ministère de l'Environnement et de la Faune. - *zec et pourvoiries de la Côte-Nord, informations* auprès de la direction régionale de la Côte-Nord, mars 1996.

Québec, Ministère de l'Environnement et de la faune, *Liste des pourvoiries avec et sans droits exclusifs de la région 09 (Côte-Nord)*, service des pourvoiries, mai 1996

Québec, Ministère de l'Environnement et de la Faune, *Statistiques des pourvoiries pour les années 1993-1994*, direction régionale de la Côte-Nord, juillet 1996.

Québec, Ministère de L'industrie, Commerce, Science et Technologie, *les pme au Québec, état de situation*, 1996.

Québec, Ministère de L'industrie, Commerce, Science et Technologie, *Profil économique des régions de la Côte-Nord et du Nord-du-Québec*

Québec, Ministère des Ressources naturelles, *District minier Côte-Nord-Nouveau-Québec*, Serge Perreault, 1996

Québec, Ministère des Ressources naturelles, *Plan régional de développement de la villégiature - région Côte-Nord, 1990 et 1993*

Québec, Ministère des Ressources naturelles, *État de situation au 31 janvier 1996 du secteur forestier de la région Côte-Nord*, Direction régionale Côte-Nord, février 1996

Québec, Ministère des Ressources naturelles, *Estimation du transport du bois et des produits du bois, années de référence, 1990, 1995 et 1996*, Étude réalisée pour les fins du plan de transport de la Côte-Nord, Direction régionale Côte-Nord, le 6 mai 1996

Québec, Ministère des Ressources naturelles, *Plan régional de développement de la villégiature - bilan des réalisations et prévisions pour l'année 1997*, direction régionale de la Côte-Nord (secteur des terres), juin 1996.

Québec, Ministère du Tourisme, *Stratégie de mise en marché touristique du Québec, 1993-1996*.

Québec, Ministère du Tourisme, *Les touristes des pays autres que les États-Unis au Québec - 1990 à 1993*, statistiques touristiques, 1995.

Québec, Ministère du Tourisme, *La clientèle provenant de la France venue au Québec, portrait de la clientèle en 1994*, évolution 1977-1994, prévisions 1995, statistiques touristiques, 1995.

Québec, Ministère du tourisme, *Énoncé de politique en matière de tourisme*, novembre 1990.

Québec, Ministère du Tourisme, *Le tourisme au Québec en 1994 - une réalité économique importante*, statistiques touristiques, 1996.

Québec, Ministère du Tourisme, *Le tourisme au Québec en 1993 - une réalité économique importante*, statistiques touristiques, 1995.

Québec, Ministère du Tourisme, *Les touristes québécois au Québec en 1992*, statistiques touristiques, 1995.

Québec, Ministère du Tourisme, *Le tourisme au Québec en 1991 - une réalité économique importante*.

Québec, Ministère du Tourisme, *État de situation - régions de Manicouagan et de Duplessis*, avril 1996.

Québec, Ministère du Tourisme. *Côte-Nord, Manicouagan - Duplessis*, guide touristique, édition officielle 1995-1997.

Québec, Ministère des Transports, *Perspectives démographiques à micro-échelle pour le Québec dans son ensemble 1991-2016 - Modèle ES-3*, Pierre Desgagnés, direction de la planification, juin 1996

Québec, Ministère des Transports, *Enquête d'origine et destination (Baie-Ste-Catherine/Sacré-Coeur)*, Service des inventaires et plan, direction de la Côte-Nord, juin 1996.

Québec, Ministère des Transports en collaboration avec le CRD Côte-Nord, *Plan de transport de la Côte-Nord, Enquête auprès des entreprises - des secteurs primaires et secondaires,- auprès des intervenants touristiques, -des croisiéristes-excursionnistes,- des zec, et des pourvoiries*, été 1996, Compilation MTQ automne 1996.

Québec, Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. *statistiques sur les pourvoiries dans les MRC de la Côte-Nord en 1990*, service des pourvoiries, mai 1992

Québec, Office de Planification et de Développement du Québec, *Bilan socio-économique, région de la Côte-Nord*, 1994.

Québec, Société Québécoise de Développement de la Main-d'œuvre, *Bulletin régional sur le marché du travail*, deuxième trimestre 1995, volume 15, no 2.

Québec, Société Québécoise de Développement de la Main-d'œuvre, *Relevé des dossiers d'entreprises, tableau 1995-1996*, Côte-Nord, janvier 1997

Québec, Société Québécoise de Développement de la Main-d'œuvre, en collaboration avec le comité régional emploi (Mict, Meq, Travail-Québec, Sdm). *Problématique du chômage et de l'emploi, région Côte-Nord*, mars 1996.

Fernet, Carole. *Plan de développement touristique de Manicouagan*, rapport final, novembre 1988, association touristique régionale (ATR) Manicouagan inc.

Hardy, Andrée. *Rapport statistique*, corporation de gestion de la maison du tourisme de la Côte-Nord, novembre 1995.

Laliberté, Lise. *La pourvoirie au Québec : état de la situation en 1992*, Québec, ministère de l'environnement et de la faune, direction des territoires fauniques, service des pourvoiries, juin 1995.

SNC, *Projet de desserte maritime rapide par catamaran dans l'est du Québec*, rapport final, septembre 1990.

Maison du tourisme de la Côte-Nord, *Rapport statistique pour la saison 1995*.



**Annexe 1 : Données sur la population active et l'emploi selon les catégories d'industries et selon la MRC**

REGROUPEMENTS TERRITORIAUX	Hte-C-N		Manicouagan		7-Riv/Can/Min/Bcn		Total régional	
	yeurs	yés	yeurs	yés	yeurs	yés	yeurs	yés
<b>PRIMAIRE</b>	<b>74</b>	<b>708</b>	<b>37</b>	<b>886</b>	<b>69</b>	<b>3387</b>	<b>180</b>	<b>4981</b>
-Industries agricoles et services connex	39	88	10	46	8	23	57	157
-Industries agricoles	37	85	5	18	4	12	46	115
-Services agricoles	2	3	5	28	4	11	11	42
-Pêche et du piégeage	3	16	0	0	38	303	41	319
-Exploitation et services forestiers	30	531	22	711	14	146	66	1388
-Exploitation forestière	21	330	19	638	9	83	49	1051
-Services forestiers	9	201	3	73	5	63	17	337
-Mines, carrières et pétrole	2	73	5	129	9	2915	16	3117
-Mines	2	73	2	112	7	2901	11	3086
-Pétrole brut et gaz naturel	0	0	0	0	0	0	0	0
-Carrières et sablières	0	0	3	17	2	14	5	31
-Services miniers	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>MANUFACTURIER</b>	<b>27</b>	<b>569</b>	<b>60</b>	<b>4495</b>	<b>69</b>	<b>2107</b>	<b>156</b>	<b>7171</b>
-Aliments	6	77	6	448	10	1017	22	1542
-Boissons	0	0	0	0	2	15	2	15
-Tabac	0	0	0	0	0	0	0	0
-Produits en caoutchouc	0	0	0	0	1	10	1	10
-Matières plastiques	0	0	1	2	0	0	1	2
-Cuir et produits connexes	2	5	1	2	1	5	4	12
-Textile de première transformation	0	0	0	0	0	0	0	0
-Produits textiles	0	0	3	7	0	0	3	7
-Habillement	1	1	1	3	2	3	4	7
-Bois	8	463	5	263	12	169	25	895
-Meuble et articles d'ameublement	3	6	9	41	3	5	15	52
-Papier et produits connexes	0	0	1	950	1	100	2	1050
-Imprimerie, édition et industries connexes	4	9	9	101	11	86	24	196
-Première transformation des métaux	0	0	2	2477	2	533	4	3010
-Fabrication de produits métalliques	0	0	7	90	5	69	12	159
-Machinerie (sauf électrique)	1	3	1	3	4	18	6	24
-Matériel de transport	0	0	1	60	1	3	2	63
-Produits électriques et électroniques	0	0	4	15	4	34	8	49
-Produits minéraux non métalliques	1	3	6	23	1	7	8	33
-Produits raffinés du pétrole et du charbon	0	0	0	0	0	0	0	0
-Industries chimiques	0	0	2	6	2	14	4	20
-Autres industries manufacturières	1	2	1	4	7	19	9	25
<b>CONSTRUCTION</b>	<b>40</b>	<b>139</b>	<b>90</b>	<b>694</b>	<b>127</b>	<b>782</b>	<b>257</b>	<b>1615</b>
<b>TRANSPORT, ENTREP., COMM, ET S</b>	<b>55</b>	<b>403</b>	<b>81</b>	<b>1817</b>	<b>170</b>	<b>1856</b>	<b>306</b>	<b>4076</b>
<b>COMMERCE</b>	<b>164</b>	<b>638</b>	<b>374</b>	<b>2437</b>	<b>586</b>	<b>3163</b>	<b>1124</b>	<b>6238</b>
<b>FINANCES, ASSURANCES ET AGEN</b>	<b>20</b>	<b>111</b>	<b>74</b>	<b>539</b>	<b>75</b>	<b>570</b>	<b>169</b>	<b>1220</b>
-Services aux entreprises	15	37	69	315	88	512	172	864
<b>SERVICES GOUVERNEMENTAUX</b>	<b>43</b>	<b>546</b>	<b>59</b>	<b>1629</b>	<b>84</b>	<b>2078</b>	<b>186</b>	<b>4253</b>
<b>ÉDUCATION, SANTÉ</b>	<b>32</b>	<b>704</b>	<b>88</b>	<b>3051</b>	<b>119</b>	<b>3038</b>	<b>239</b>	<b>6793</b>
<b>AUTRES SERVICES</b>	<b>206</b>	<b>1085</b>	<b>416</b>	<b>2414</b>	<b>608</b>	<b>3477</b>	<b>1230</b>	<b>6976</b>
-Hébergement et restauration	114	833	132	1306	219	1836	465	3975
-Autres industries de services	77	215	215	793	301	1129	593	2137
<b>TOTAL DES ACTIVITÉS</b>	<b>661</b>	<b>4903</b>	<b>1279</b>	<b>17962</b>	<b>1907</b>	<b>20458</b>	<b>3847</b>	<b>43323</b>

YEUR: EMPLOYEUR  
YÉ: EMPLOYÉ

Source: DRHC-Côte-Nord, Données 1995-1996, mises à jour janvier 1997

## Annexe 1 : Données sur la population active et l'emploi selon les catégories d'industries et selon la MRC

### POPULATION ACTIVE OCCUPÉE ET EMPLOIS SELON LA DIVISION D'INDUSTRIE ET LA MRC

DIVISION D'INDUSTRIE	MRC	H.-COTE-NORD		MANICOUAGAN		CANIAPISCAU		SEPT-RIVIERES		BASSE C-NORD		MINGANIE		TOTAL CÔTE-NO	
		pop. activ	emplois	pop. activ	emplois	pop. activ	emplois	pop. activ	emplois	pop. activ	emplois	pop. activ	emplois	pop. activ	emplois
<b>PRIMAIRE</b>		860	821	425	358	1230	1131	2430	2101	490	3	455	172	5890	4586
<b>MANUFACTURIER</b>		605	531	4380	4758	40	29	1340	960	355	468	240	296	6960	7042
<b>CONSTRUCTION</b>		450	170	1120	698	50	16	1575	765	255	31	230	13	3680	1693
<b>TRANSPORT, ENTREP., COMM. ET SERV</b>		645	529	1755	2039	135	113	1525	1503	150	91	200	164	4410	4439
Transport et de l'entreposage		290	380	530	474	70	97	890	1146	85	45	135	137	2000	2279
-Communications et autres services publics		355	149	1225	1565	65	16	635	357	65	46	65	27	2410	2160
<b>COMMERCE</b>		795	867	2770	2468	215	161	3045	2654	400	208	420	300	7645	6658
-Commerce de gros		75	76	430	342	0	2	615	623	20	0	25	4	1165	1047
-Commerce de détail		720	791	2340	2126	215	159	2430	2031	380	208	395	296	6480	5611
<b>FINANCES, ASSURANCES ET AGENTS IM</b>		220	176	640	488	35	23	470	518	30	33	55	113	1450	1351
-Intermédiaires financiers et assurances		190	123	540	300	25	17	315	295	30	33	55	61	1155	829
-Services immobiliers et agences d'assuranc		30	53	100	188	10	6	155	223	0	0	0	52	295	522
<b>SERVICES AUX ENTREPRISES</b>		55	48	345	383	0	0	570	394	20	0	25	7	1015	832
<b>SERV.GOUV.-ÉDUCATION,SANTÉ</b>		445	416	1560	1365	225	267	1615	1130	245	165	315	422	4405	3765
-Services d'enseignement		855	849	2840	3580	255	172	2755	2432	490	519	580	520	7795	8072
-Services d'enseignement		430	461	1065	1594	105	34	1260	1032	210	207	330	248	3465	3576
-Soins de santé et services sociaux		425	388	1775	1986	150	138	1495	1400	280	312	250	272	4330	4496
<b>AUTRES SERVICES</b>		875	1150	2185	2495	210	323	2505	2099	335	82	500	448	6610	6597
-Hébergement et restauration		530	865	1425	1424	150	272	1370	938	180	76	380	403	4035	3978
-Autres industries de services		345	237	760	688	60	51	1135	767	155	6	120	38	2575	1787
<b>TOTAL DES ACTIVITÉS</b>		<b>5805</b>	<b>5509</b>	<b>18020</b>	<b>18249</b>	<b>2145</b>	<b>2235</b>	<b>17830</b>	<b>14162</b>	<b>2770</b>	<b>1600</b>	<b>3020</b>	<b>2448</b>	<b>49860</b>	<b>44203</b>

Sources: SQDM, tableau sur le nombre d'entreprises et d'emplois, 03-96 et Statistique Canada, recensement 1991, pour la population active occupée, selon le lieu de résidence

### DISTRIBUTION DE LA POPULATION ACTIVE OCCUPÉE AUX LIEUX DE TRAVAIL ET AUX LIEUX DE RÉSIDENCE PAR MRC DE LA CÔTE-NORD

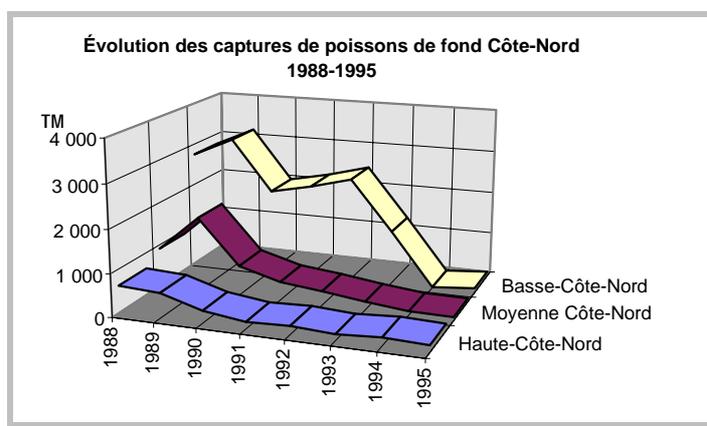
POPULATION ACTIVE OCCUPÉE 15 ANS+	LIEU DE RÉSIDENCE						TOTAL
	LA HTE-CÔTE-MANICOUAG	SEPT-RIVIÈR	CANIAPISCA	C.N.G.S.L.	MINGAN		
	4450	16280	15970	2240	1530	2365	42835
Travaillait à domicile	300	430	635	95	385	230	2075
Sans lieu de travail habituel	10	35	35	10	160	20	270
Travaillait en dehors du Canada	20	30	10	10	10	10	90
Lieu de travail habituel	4125	15780	15265	2140	975	2105	40390
<b>LIEU DE TRAVAIL</b>							
<b>LA HAUTE-CÔTE-NORD</b>	3040	1070	30	0	0	0	4140
<b>MANICOUAGAN</b>	245	14125	145	0	10	0	14525
<b>SEPT-RIVIÈRES</b>	85	125	14520	85	15	80	14910
<b>CANIAPISCAU</b>	0	0	10	1905	0	0	1915
<b>C.N.G.S.L.</b>	55	95	125	0	815	0	1090
<b>MINGANIE</b>	0	0	20	0	0	1945	1965
<b>DANS LA RÉGION 09</b>	3425	15415	14850	1990	840	2025	38545
rapport résidence -travail rég.09/	77,0%	94,7%	93,0%	88,8%	54,9%	85,6%	90,0%

Source: Statistique Canada, recensement 1991, Compilation MTQ, dir. Planification, Sésept

## Annexe 2 : Les pêches : Valeurs et volumes de débarquement des prises commerciales par sous-région de la Côte-Nord

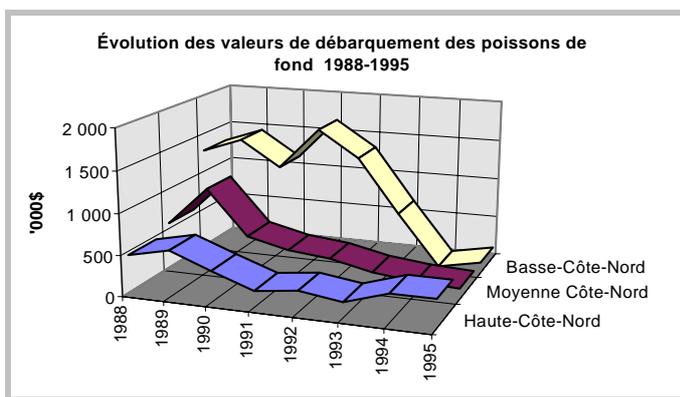
### • Les poissons de fond

Si traditionnellement, le poisson de fond constituait la part principale des captures sur la Côte-Nord et dans toutes les régions de pêche maritimes, la rupture de stock brutale de la morue a entraîné depuis 1990, une chute tout aussi dramatique des volumes et des valeurs de débarquement dans toutes les régions de pêche.



Le poisson de fond représentait 35,25 % des volumes débarqués sur la Côte en 1988, dont la majorité des débarquements était la Basse-Côte-Nord (le 2/3 des volumes). Il ne représente plus que 3 % du total débarqué dans la région en 1995.

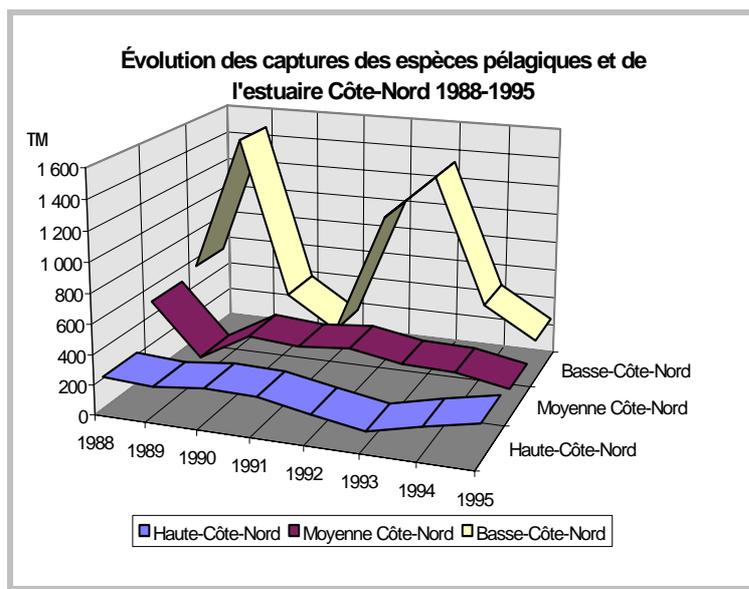
La diminution des captures de poissons de fond affecte davantage la Basse-Côte-Nord dont les pêches étaient orientées majoritairement vers ce type de pêche. On remarquera que les valeurs de débarquement sont en hausse depuis 1993 dans la Haute-Côte-Nord. Sans doute par une diversification des prises dans cette catégorie.



## Annexe 2 : Les pêches : Valeurs et volumes de débarquement des prises commerciales par sous-région de la Côte-Nord

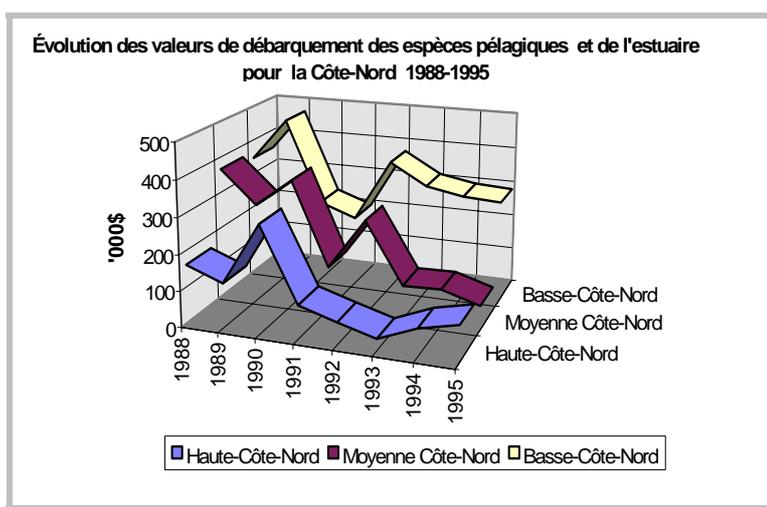
### • Les espèces pélagiques et de l'Estuaire

Ces espèces commercialisées sont notamment le hareng, le maquereau, le capelan, l'éperlan, le saumon, etc. Sur la Côte-Nord, la pêche commerciale du capelan serait la principale source de pêche commerciale.



Les volumes débarqués représentaient 1 250 tonnes métriques en 1988. Les volumes débarqués ont fluctué en dents de scie depuis pour atteindre 1 711 tonnes en 1993 et diminuer à 732 tonnes en 1995. La Basse-Côte-Nord qui détenait la majorité des captures en 1988 est maintenant au pair avec les autres secteurs de pêche de la Côte-Nord. Elle a été la plus affectée par ces fluctuations.

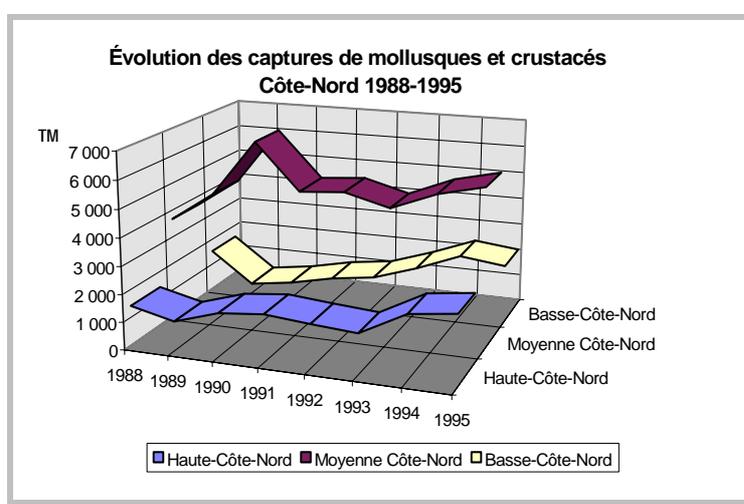
Toutefois en 1995, la valeur des débarquements de la Basse-Côte-Nord représente la moitié des valeurs de captures pour l'ensemble de la Côte-Nord.



## Annexe 2 : Les pêches : Valeurs et volumes de débarquement des prises commerciales par sous-région de la Côte-Nord

### • Les mollusques et les crustacés

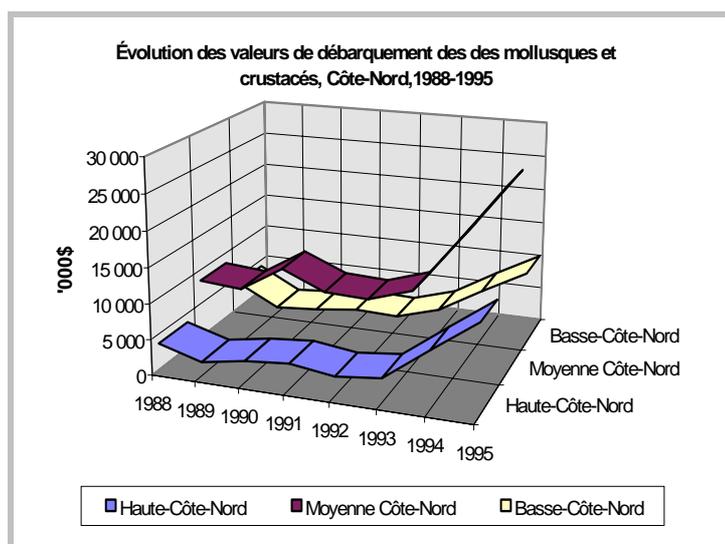
Ce sont les espèces les plus lucratives pour l'ensemble des pêches sur la Côte-Nord. En fait, ces captures représentaient 97,8 % de la valeur totale des débarquements sur la Côte-Nord alors que dans l'ensemble des valeurs des captures au Québec, ces catégories représentent 94,3 % de la valeur totale. La Côte-Nord est donc plus dépendante de cette exploitation que dans les autres régions de pêche.



Le crabe des neiges, les crevettes, le pétoncle sont parmi les principales espèces exploitées, bien que des efforts de diversification sont tentés vers des espèces secondaires.

La Moyenne Côte-Nord occupe le premier rang pour les captures de ces catégories.

Les valeurs de débarquement pour les mollusques et crustacés sont concentrées en 1995 à plus de 50 % en Moyenne Côte-Nord, alors que la Basse-Côte-Nord récupère 21 % des valeurs et la Haute-Côte-Nord, 21 % de valeurs pour ces espèces.



**Annexe 3 : Les pêches : Les infrastructures portuaires sur la Côte-Nord selon la propriété**

LOCALITÉ	STRUCTURE PORTUAIRE	PROPRIÉTAIRE
Baie Trinité	Quai	POC
Rivière Pentecôte	Quai PDCC (bois rond)	AUT (pêcheurs)
Port Cartier	Quai & rampe de lancement	POC
Sept-Îles	Vieux quai	POC
	Marina	AUT (Club nautique)
	Havre de pêche	POC
	Quai Mgr Blanche	SCP
Moisie	Quai (barricadé)	POC
Sheldrake (rivière)	Quai PDCC (en ruines)	AUT (pêcheurs)
Rivière au Tonnerre	Quai (2)	POC
Magpie	Quai (barricadé)	POC
Rivière St-Jean	Enrochement/épie	POC
Mingan	Quai	POC
Havre St-Pierre	Quai minéraliers	AUT (privé)
	Rampe de lancement	POC
	Quai commercial	TC
	Base nautique	Parcs Canada
Baie Johan Beetz	Quai commercial	TC
	Cale de halage	POC
Aguanish ouest	Quai	POC
Aguanish est	Quai (barricadé)	POC
Ile à Michon	Rampe de lancement	AUT ( ?Pêcheurs ?)
Natashquan	Quai commercial	TC
Kegaska	Quai commercial	TC
	Quai débarcadère	POC
	Cale de halage	POC
La Romaine	Quai commercial	TC
Chevery	Quai	POC
	Rampe de lancement	POC
	Marina	AUT ( ? municipalité ?)
Harrington Harbour	Quai commercial	TC
	Cale de halage	POC
Aylmer Sound	Quai PDCC (en ruines)	AUT (pêcheurs)
	Cale de halage	POC
	Pontons	AUT (pêcheurs)

**Annexe 3 : Les pêches : Les infrastructures portuaires sur la Côte-Nord selon la propriété**

LOCALITÉ	STRUCTURE PORTUAIRE	PROPRIÉTAIRE	
Tête-à-la-Baleine	Quai commercial	TC	
	Rampe de lancement	TC	
	Quai débarcadère	POC	
Mutton Bay	Quai & Rampe de lancement	POC	
La Tabatière	Quai commercial	TC	
	Section des pêcheurs (quai)	POC	
	Pontons (Baie Rouge)	AUT (pêcheurs)	
St-Augustin (Pointe à la Truite)	Quai commercial	TC	
St-Augustin (village)	Quai	POC	
Old Fort Bay	Quai commercial	TC	
	Quai	POC	
	Pontons	AUT (A.P.)	
Rivière St-Paul			
(Ile des Esquimaux)	Quai (abandonné)	POC	
(Baie Chevalier)	Quai	POC	
	Pontons	AUT (A.P.)	
(Village)	Quai	POC	
Salmon Bay	Quai	POC	
Middle Bay	Quai	POC	
	Cale de halage	POC	
Bradore Bay	Quai	POC	
	Pontons	AUT (A.P.)	
Lourdes de Blanc Sablon	Quai PDCC	AUT (pêcheurs)	
Blanc Sablon	Quai commercial	TC	
	(Grand quai)	Quai débarcadère	POC
	(Petit quai)	Quai & rampe de lancement	POC
	(Cale)	Cale de halage	POC

Source : Pêches et Océans, Région Laurentienne, Ports pour petits bateaux, décembre 96

**Annexe 4 : Les pêches : Liste des lieux de débarquement des prises commerciales selon les volumes et les valeurs de débarquement**

Rang	Communauté	Volume (tm)	%	Valeurs (1 000\$)	%
1	Sept-Iles	1629,9	14,5%	7411,1	15,0%
2	Havre-Saint-Pierre	1907,3	17,0%	7263,3	14,7%
3	Rivière-au-Tonnerre	1046	9,3%	6586,7	13,3%
4	Baie-Comeau	907,7	8,1%	5793,2	11,7%
5	Natashquan	544,9	4,9%	2846,4	5,8%
6	Baie-Trinité	424,6	3,8%	2653,3	5,4%
7	Harrington Harbour	605,4	5,4%	2515,1	5,1%
8	La Tabatière	497	4,4%	2424,8	4,9%
9	Kégashka	477,2	4,3%	2379,4	4,8%
10	Mingan (Manicouagan)	669,4	6,0%	2124,3	4,3%
11	Portneuf-Sur-Mer	348,3	3,1%	1505,4	3,0%
12	Rivière-Saint-Paul	224,4	2,0%	1183,5	2,4%
13	Escoumins	262	2,3%	946,6	1,9%
14	Old Fort Bay	240,2	2,1%	918,3	1,9%
15	Middle Bay	122,3	1,1%	662,7	1,3%
16	Forestville	443,2	4,0%	627,1	1,3%
17	Tête-à-la-Baleine	115,2	1,0%	572,2	1,2%
18	Anticosti (Port-Menier)	30,3	0,3%	318,2	0,6%
19	Port-Cartier	250,1	2,2%	182	0,4%
20	Godbout	56,9	0,5%	166,1	0,3%
21	Saint-Augustin	21,6	0,2%	119,3	0,2%
22	Sheldrake	143,5	1,3%	96,2	0,2%
23	Blanc-Sablon	131,7	1,2%	46,9	0,1%
24	Baie-des-Moutons	18,2	0,2%	39,4	0,1%
25	Bradore Bay	28	0,2%	37,6	0,1%
26	Chevery	7	0,1%	31	0,1%
27	Lourdes-de-Blanc-Sablon	36	0,3%	26,1	0,1%
28	Baie-Johan-Beetz	0,6	0,0%	6,6	0,0%
29	Gallix	9,8	0,1%	4,9	0,0%
30	Magpie	6,8	0,1%	4,5	0,0%
31	Pointe-Lebel	0,7	0,0%	1,1	0,0%
32	Bersimis	5	0,0%	0,7	0,0%
33	Longue-Pointe-de-Mingan	0,3	0,0%	0,3	0,0%
34	Hauterive	0	0,0%	0,1	0,0%
35	Tadoussac	0,1	0,0%	0	0,0%
36	Ragueneau	0	0,0%	0	0,0%
37	Aguanish	0	0,0%	0	0,0%
38	Bonne-Espérance	0,1	0,0%	0	0,0%
Somme Total		<b>11211,7</b>	100,0%	<b>49494,4</b>	100,0%

Source: P&O Canada, région Laurentides, données 1995, Compilation MTQ, Sésept

- **Les superficies en culture**

Les superficies en culture totalisent près de 4 900 hectares et servent principalement aux grandes cultures : céréales (415ha), fourrages (3 140ha) et pâturages (902ha), ainsi qu'à la production de bleuets dans les bleuetières (435ha).

- **L'horticulture**

Il s'agit de la principale activité agricole de la région, totalisant des ventes qui dépassent le million de dollars. La production en serre a connu des développements intéressants suite au sommet socio-économique régional ; 7 projets de construction de serres et l'introduction de nouvelles technologies de production ont nécessité l'investissement de près de 900 000 \$ entre 1990 et 1995. Ce sont les municipalités de Bergeronnes, Colombier et Gallix qui ont connu des développements les plus importants à ce titre. Il faut mentionner que 7 producteurs en serres se sont regroupés pour mettre en marché collectivement leurs produits. La majorité des horticulteurs écoulent localement leur production.

- **L'élevage de bovins de boucherie**

Cela constitue la seconde production agricole en importance sur la Côte-Nord. Elle est concentrée presque exclusivement à Sacré-Cœur et Bergeronnes. Le cheptel a diminué de 40 % depuis 1988, particulièrement à cause de la disparition du nombre de petits troupeaux. D'autre part, la production laitière est marginale. Les cinq producteurs sont concentrés exclusivement à Sacré-Cœur.

- **La production de bleuets**

Cette production est organisée sur des terres publiques localisées à Bergeronnes, aux Escoumins, à Saint-Paul-du-Nord et à Gallix. Ces bleuetières qui totalisent plus de 600 hectares sont louées à bail à quatre corporations. Le volume de production moyenne des cinq dernières années serait de 55 739 kg / an sur la Côte-Nord comparativement à 4 901 431 kg / an au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Le rendement de production sur la Côte-Nord serait plutôt faible.

- **Les autres productions**

Les autres productions tel que la production de porc et de pommes de terres, sont plus marginales ou spécialisées. Il y a notamment une entreprise de commercialisation de la chicouté à Saint-Augustin, pour la fabrication d'une liqueur alcoolisée.

- **La transformation**

En 1995, on dénombrait très peu d'entreprises dans le domaine de la transformation bio-alimentaire, à l'exclusion du secteur des pêches : une entreprise de conditionnement de la pomme de terre, 3 entreprises pour les eaux et liqueurs, 5 charcuteries de gros, 5 boulangeries, une conserverie et une entreprise de découpage à forfait pour le caribou.