

VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 6 : LES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT DES MRC ET LES TRANSPORTS

Analyse et rédaction :

- Jean-Louis Ratté, aménagiste
Service du Support technique

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
6.1. LA LOI SUR L'AMÉNAGEMENT ET L'URBANISME ET SES PREMIÈRES APPLICATIONS	2
6.1.1 LA CONTRIBUTION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS.....	2
6.1.2 LE CONTENU DES SCHÉMAS ET LES SYSTÈMES DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD	3
6.2. LA RÉVISION DES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT	14
6.2.1 LES MODIFICATIONS LÉGISLATIVES EN MATIÈRE DE TRANSPORT	14
6.2.2 LES ATTENTES ET LES ORIENTATIONS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS.....	15
6.2.3 LES DOCUMENTS SUR LES OBJETS DE LA RÉVISION DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT (DOR)	23
CONCLUSION	34

LISTE DES CARTES

CARTE 1 SYNTHÈSE INTERPRÉTATIVE DES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE DES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT DES MRC (2 PARTIES).....	5 et 6
--	---------------

INTRODUCTION

Le présent texte s'inscrit à l'intérieur de la problématique régionale des transports développée dans le cadre du plan de transport de la Côte-Nord. Il a pour principal objet de jeter un regard sur l'expérience vécue sur la Côte-Nord en matière d'aménagement du territoire en prenant comme cadre d'analyse la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Dans un premier temps, les premières applications de la loi sont d'abord examinées au niveau de la contribution du ministère des Transports aux orientations gouvernementales de l'époque. Par la suite, le contenu des schémas des cinq MRC de la Côte-Nord est analysé de manière à faire ressortir les préoccupations du milieu régional en matière de transports ainsi que les éléments qui sont les plus porteurs d'impacts sur les systèmes de transport de la région.

En deuxième partie, c'est le processus actuellement en cours, soit la révision de la première génération des schémas, qui est à son tour étudié. Après avoir exposé les modifications relatives au domaine des transports que le législateur a apporté à la loi, en fonction de bonifier le processus de révision des schémas, les attentes et orientations ministérielles sont résumées en tenant compte de la problématique régionale des transports. Et, en dernière section, les éléments reliés aux systèmes de transport contenus dans les documents sur les objets de la révision du schéma(DOR) produits par les MRC sont présentés.

Enfin, en conclusion, une analyse rétrospective est exposée dans le but d'apporter un éclairage profitable à la concertation et à la prise de décision à venir.

6.1. LA LOI SUR L'AMÉNAGEMENT ET L'URBANISME ET SES PREMIÈRES APPLICATIONS

C'est à la suite d'un long cheminement qu'un cadre d'intervention en matière d'aménagement et d'urbanisme fut arrêté pour le Québec. Après plusieurs grandes études (rapport de la Commission Lahaye, rapport Castonguay), projets législatifs (avant-projet de loi en 1972, projet de loi en 1976), documents de réflexion (fascicules sur la décentralisation) et séances de consultation, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme a été adoptée en décembre 1979 par l'Assemblée Nationale.

Basée sur un nouveau partage des pouvoirs entre l'État et les collectivités locales, cette loi visait principalement la constitution des municipalités régionales de comté et l'élaboration par celles-ci d'un schéma d'aménagement de leur territoire. De plus, dans un esprit de concertation et avec un souci d'harmonisation, la loi obligeait une certaine conformité entre les orientations et interventions gouvernementales et le contenu des schémas, de même qu'entre ceux-ci et les plans et règlements d'urbanisme municipaux.

Quant au contenu d'un schéma d'aménagement, la loi édictait un certain nombre d'éléments obligatoires et facultatifs. Mais, en matière de transport, seul l'élément facultatif relatif au tracé approximatif et au type des principales voies de circulation interpellait directement les responsables des schémas. Par contre, les éléments obligatoires relatifs à l'identification et à la localisation approximative des infrastructures que la MRC considérait de caractère intermunicipal ainsi que celles à être mises en place par le gouvernement invitaient indirectement les MRC à prendre en compte quelque peu le domaine des transports.

6.1.1 La contribution du ministère des Transports

Afin de rencontrer les exigences de la loi, la contribution du ministère se résuma d'une part à transmettre les projets inscrits à sa programmation et d'autre part à communiquer ses orientations par l'entremise du document «**Aménager l'avenir**» rassemblant l'ensemble des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire.

Parmi les grandes orientations gouvernementales de ce document publié en 1983, celles qui concernent directement ou indirectement le domaine des transports en région sont: la priorisation de la conservation et de l'amélioration des infrastructures existantes, la consolidation du tissu urbain et l'amélioration en priorité du transport en commun.

Pour le gouvernement et le ministère des Transports, l'orientation de **consolider les infrastructures existantes** (terrestre, maritime et aérien) de préférence à leur développement était justifiée par la conjoncture socio-économique de l'époque, soit la prise en considération des questions d'environnement et de qualité de vie, l'augmentation du prix du pétrole et la crise économique. En plus de cette orientation principale, le ministère indiquait aux MRC ses intentions:

- d'élaborer une classification fonctionnelle du réseau routier afin de répondre aux besoins de cohérence entre une politique nationale et des attentes régionales et locales,

- de réévaluer le mode de gestion des haltes routières par la consolidation d'un réseau de base et la création d'un réseau complémentaire,
- d'implanter la signalisation touristique à l'ensemble du réseau routier,
- soutenir la mise en place de réseaux municipaux de pistes cyclables,

Par la **consolidation du tissu urbain**, le gouvernement entendait réduire les coûts engendrés par un étalement urbain incontrôlé tout en ayant le souci d'améliorer la qualité de vie de façon à mieux utiliser les infrastructures et équipements existants, dont les réseaux routiers. Pour appuyer cette orientation, le ministère des Transports indiquait vouloir réduire considérablement l'expansion du réseau autoroutier et de restreindre la construction de déviations routières. À cet égard, on spécifiait que la construction de déviations ou contournements devait être accompagnée de mesures strictes de **contrôle des abords routiers** afin de préserver la nature et l'efficacité de la déviation et d'éviter l'étalement du tissu urbain.

En ce qui concerne **l'amélioration en priorité du transport en commun**, le gouvernement recherchait le développement du transport en commun en favorisant une plus grande intégration des modes de transport collectifs en milieu urbain et la polyvalence du transport scolaire en milieu rural.

6.1.2 Le contenu des schémas et les systèmes de transport de la Côte-Nord

Pour la région de la Côte-Nord, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme créa les MRC de La Haute-Côte-Nord, Manicouagan, Sept-Rivières, Minganie et Caniapiscau et leur confia l'élaboration d'un schéma d'aménagement pour leur territoire respectif. Cette élaboration commença au début des années 80 et se termina en 1987 pour l'ensemble des cinq schémas. Une synthèse interprétative des grandes affectations du sol contenues dans les schémas des MRC de la Côte-Nord est présentée. Il en ressort un territoire dominé par l'exploitation des ressources. Il en ressort également des zones de peuplement très dispersées, établies principalement le long du Saint-Laurent. L'importance de l'exploitation des ressources et le dispersement des populations exploitant celles-ci font en sorte que le transport devient une composante très forte des schémas d'aménagement des MRC de la Côte-Nord.

Dans le texte qui suit, nous avons recherché d'une part, à résumer les préoccupations du milieu régional en matière de transports exprimées à l'intérieur de ces schémas et d'autre part, à faire ressortir les éléments de ces documents qui sont les plus porteurs d'impacts sur les systèmes de transport régionaux.

6.1.2.1 MRC DE LA HAUTE-CÔTE-NORD

En matière de transport, le schéma de la MRC de La Haute-Côte-Nord ne traite que des projets de contournement de Sault-au-Mouton, Saint-Paul-du-Nord et Sainte-Anne-de-Portneuf qui ont depuis été retirés de la programmation du ministère.

En fait, «... la MRC réitère sa demande auprès du ministère pour que ces projets soient inscrits à la programmation du MTQ et que des études d'impact soient prévues pour ces projets afin d'évaluer et d'analyser différentes alternatives (y compris le statut quo). Ce n'est qu'une fois les résultats des études connus (connaissance des impacts négatifs et positifs) que les municipalités concernées par ces projets pourraient montrer leur désaccord ou leur enthousiasme face à de tels projets.»

Quant à la problématique urbaine, à partir du constat que la rentabilisation des équipements et infrastructures municipaux est difficile à cause de la dispersion de l'habitat et que l'offre de terrains urbanisables dépasse largement la demande, le schéma a entre autres objectifs de combler en priorité les espaces vacants à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.

À l'appui de cet objectif, le schéma stipule que l'extension du réseau routier local n'est permis qu'à l'intérieur des périmètres d'urbanisation. Cependant, une évaluation de notre part montre que la proportion des abords des routes 138 et 172 couverts par les périmètres d'urbanisation est d'environ 22 %, soit un peu plus d'une trentaine de kilomètres de corridor routier. De cette proportion, il est à noter que le périmètre de Saint-Paul-du-Nord accapare plus du tiers des périmètres de la MRC. De plus, tel que mentionné au schéma, il est toutefois possible d'ériger des constructions aux abords du réseau routier existant et cela pour l'ensemble du territoire de la MRC.

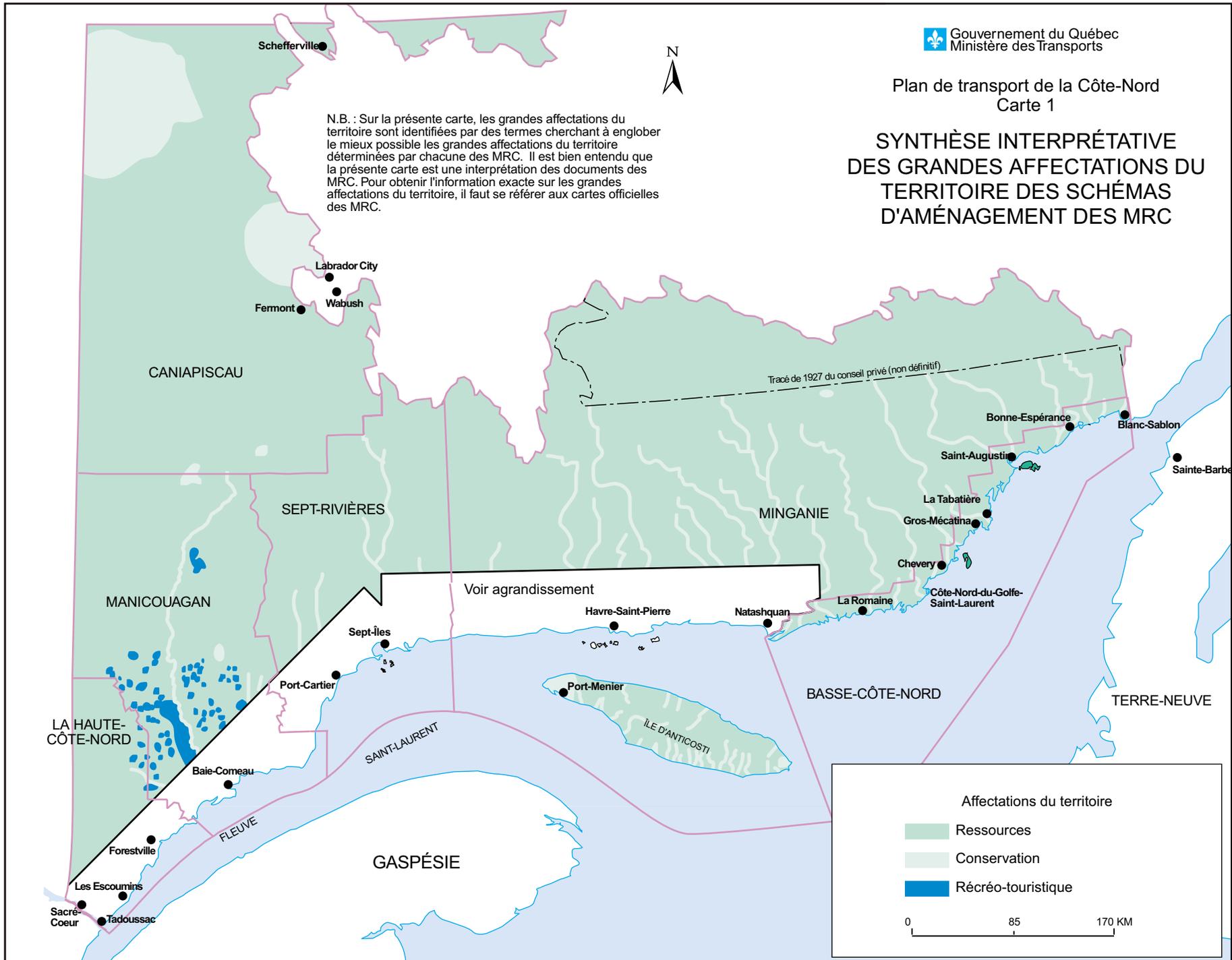
Également, ajoutons que deux modifications apportées au schéma (94-10-19 et 93-03-22) ont favorisé l'agrandissement des périmètres de Tadoussac, Sainte-Anne-de-Portneuf et Forestville et que le schéma édicte une marge de recul avant de 8 mètres comme norme minimale à respecter lors d'une construction en bordure d'une route.

Par ailleurs, le schéma de la MRC de La Haute-Côte-Nord, de par son orientation de «**Développer l'industrie touristique régionale**» et de par son objectif de «**...valoriser un environnement de qualité et l'esthétique des paysages**», s'applique aux abords routiers. Ainsi, dans les aires d'affectation récréo-forestière, on demande qu'un écran tampon de 50 mètres de part et d'autre des routes 138, 172 et 385 soit préservé afin de protéger le paysage naturel. De même, pour les aires d'exploitation de la tourbe, un écran semblable de protection est exigé afin de limiter les intrusions visuelles des tourbières exploitées par rapport aux usagers de la route. Et, toujours avec le même objectif, les municipalités sont invitées à introduire dans leur réglementation d'urbanisme des normes sur l'affichage s'appliquant en bordure des routes.

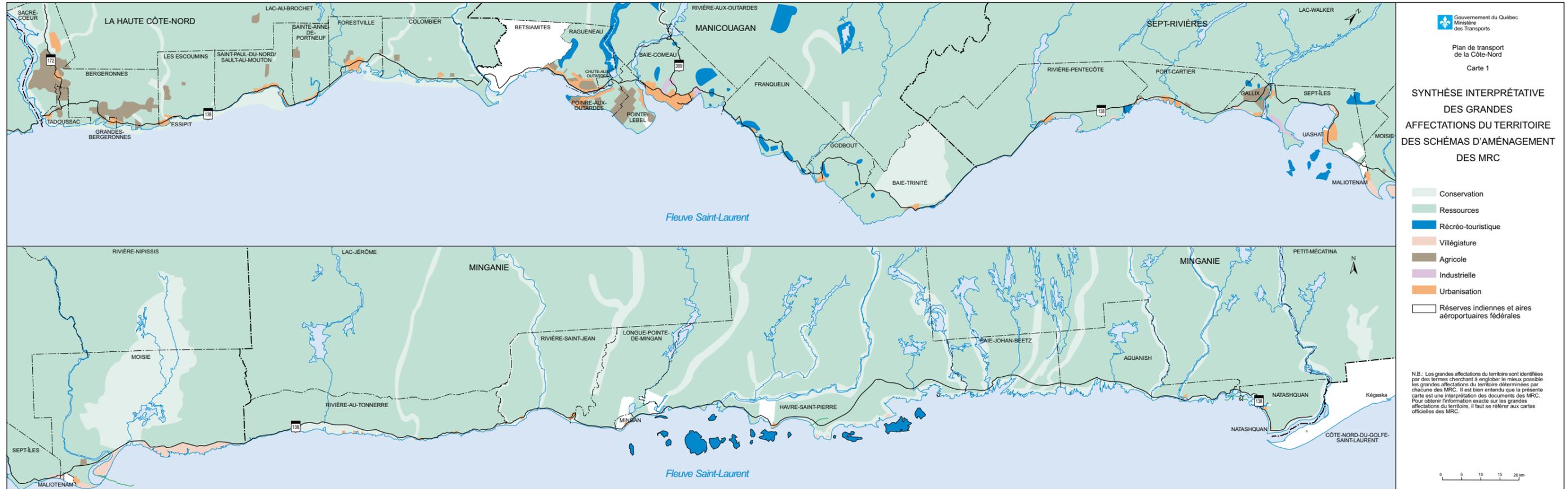
Carte 1 (première partie)

SYNTHÈSE INTERPRÉTATIVE DES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE DES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT DES MRC

N.B. : Sur la présente carte, les grandes affectations du territoire sont identifiées par des termes cherchant à englober le mieux possible les grandes affectations du territoire déterminées par chacune des MRC. Il est bien entendu que la présente carte est une interprétation des documents des MRC. Pour obtenir l'information exacte sur les grandes affectations du territoire, il faut se référer aux cartes officielles des MRC.



Carte 1 (deuxième partie)



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Plan de transport de la Côte-Nord
Carte 1

**SYNTHÈSE INTERPRÉTATIVE
DES GRANDES
AFFECTATIONS DU TERRITOIRE
DES SCHEMAS D'AMÉNAGEMENT
DES MRC**

- Conservation
- Ressources
- Récréo-touristique
- Villégiature
- Agricole
- Industrielle
- Urbanisation
- Réserves indiennes et aires aéroportuaires fédérales

N.B. : Les grandes affectations du territoire sont identifiées par des termes cherchant à englober le mieux possible les grandes affectations du territoire déterminées par chacune des MRC. Il est bien entendu que la présente carte est une interprétation des documents des MRC. Pour obtenir l'information exacte sur les grandes affectations du territoire, il faut se référer aux cartes officielles des MRC.



Enfin, à cause des risques de mouvement de terrain, la MRC a déterminé comme **zones où l'occupation du sol est soumise à des contraintes**, des parties de territoire adjacentes aux routes 138 et 172. On retrouve ces zones dans les municipalités de Sacré-Coeur, Les Escoumins, Tadoussac, Bergeronnes, Sault-au-Mouton et Saint-Paul-du-Nord. Dans certains secteurs, des tronçons routiers sont directement concernés.

6.1.2.2 MRC DE MANICOUAGAN

Parmi les grandes orientations du schéma de la MRC de Manicouagan, une d'entre elles interpelle directement le domaine des transports, soit:

«Favoriser le maintien et l'amélioration de l'ensemble du système régional de communication par la hiérarchisation des réseaux de transport et de communication.»

Dans la poursuite de cette orientation, plusieurs intentions se retrouvent au schéma, ainsi la MRC entend:

POUR LE RÉSEAU ROUTIER

- Accorder une importance particulière à l'état du pavage des routes, de la signalisation routière et des services d'urgence (téléphone).
- Favoriser le maintien des haltes routières de Baie-Trinité et Baie-Comeau et maintenir les neuf(9) belvédères existants sur la route Jacques-Cartier (138).
- Conserver le long des routes nationales, régionales et collectrices un encadrement mettant en valeur les différents sites naturels.
- Favoriser la réalisation de points d'arrêt le long de la route 389 jusqu'à Fermont.
- Accorder une attention spéciale à l'information aux touristes empruntant la route 389.
- Favoriser les interventions visant à compléter le réseau routier en réalisant la route de ceinture de Pointe-aux-Outardes - Pointe-Lebel et mettre en place la route touristique de Pointe-des-Monts, selon un échéancier à long terme.

De plus, après avoir conclu que la classification du réseau routier élaborée par le ministère ne correspond pas à la réalité régionale, la MRC propose une nouvelle classification articulée autour de quatre (4) grandes catégories, soit:

1) Les routes nationales:

- Routes 138 et 389.
- Rue Granier et Chemin de l'aéroport qui relie la route 138 à l'aéroport de Pointe-Lebel.
- Route maritime qui relie la 138 au port de Baie-Comeau.
- Rue Monseigneur Labrie qui relie la 138 à la traverse de Godbout.

2) Les routes régionales:

- La rue Granier qui relie le chemin de l'aéroport à la Pointe Paradis (Pointe-Lebel).
- Le chemin principal qui relie la route 138 à l'intersection de la rue Labrie à Pointe-aux-Outardes.
- La route du Rang 2 à Ragueneau qui relie Ragueneau à Chute-aux-Outardes.

3) Les routes collectrices:

- Le chemin de la Baie-Saint-Ludger qui relie l'agglomération de la Baie-Saint-Ludger au chemin principal de Pointe-aux-Outardes.
- La rue Labrie qui relie l'agglomération de la Pointe-aux-Outardes (partie est-ouest) au chemin principal de Pointe-aux-Outardes.
- La rue Pascal-Comeau qui relie l'agglomération de Godbout (partie est-ouest) à la rue Monseigneur Labrie.
- La rue Poulin qui relie la Pointe-à-Poulin à la route 138.
- Le chemin de la Pointe-des-Monts qui relie le site touristique du phare de Pointe-des-Monts à la route 138.

4) Les routes locales et/ou d'accès aux ressources:

- Les routes qui ne font pas partie d'aucune des trois catégories précédentes.

POUR LE TRANSPORT AÉRIEN

- Le maintien et le développement de l'aéroport de Pointe-Lebel.
- À long terme, la construction d'une voie rapide de circulation reliant l'aéroport de Pointe-Lebel à la ville de Baie-Comeau (si on ajoute une autre piste à cet aéroport).

POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE

- Maintien du traversier-rail reliant la région à la ville de Matane.
- Préconiser l'aménagement d'aires d'entreposage dans le complexe portuaire.
- Relier le site retenu comme parc industriel régional au port de mer par voie ferrée quand les industries en place en justifieront la demande.

POUR LE TRANSPORT MARITIME

- Maintien du service et amélioration des infrastructures reliés aux traversiers de Baie-Comeau et de Godbout.
- Favoriser le développement de la vocation internationale du port de Baie-Comeau.

En ce qui concerne **les affectations urbaines** inscrites au schéma, le concept d'aménagement spatial retenu confirme Baie-Comeau comme centre régional. À l'intérieur du périmètre d'urbanisation de cette ville, une aire industrielle à caractère régional a été définie au nord de la route 138, entre les deux secteurs de la ville. Compte tenu de cette localisation centrale, il est possible que la venue d'industries dans cette aire occasionne une augmentation du trafic lourd dans les parties urbaines de la route 138.

Par ailleurs, avec un pourcentage d'environ 26 %, la MRC de Manicouagan détient le plus haut taux d'affectation urbaine de toute la région en rapport aux abords immédiats de la route 138. En exemple, Ragueneau où la totalité (15.7 kilomètres) du tronçon de la route 138 traversant cette municipalité se retrouve en affectation urbaine. Il est également à mentionner que sur les douze (12) modifications apportées au schéma depuis son entrée en vigueur, la moitié a été pour des agrandissements aux périmètres urbains.

La MRC a déterminé comme **territoire d'intérêt particulier** (corridor panoramique), les corridors de la route 389, de Baie-Comeau à la limite nord de la MRC, et de la route 138 compris entre les périmètres urbains de Rivière-Bersimis et Baie-Trinité. Des normes relatives aux coupes forestières s'appliquent à l'intérieur de ces corridors.

Tout comme pour la MRC de La Haute-Côte-Nord, **l'exploitation de tourbières** y est soumise au respect d'une zone tampon en bordure des routes publiques et des **zones de contraintes à l'occupation du sol** (appelées ici zones de mouvement de masse et zones d'érosion des berges) ont été arrêtées à proximité de la route 138.

6.1.2.3 MRC DE CANIAPISCAU

Dans l'élaboration de son schéma, la MRC de Caniapiscau a souscrit également à une grande orientation reliée aux transports:

« Désenclaver le territoire de la MRC »

Par ailleurs, le schéma fait état de projets et d'objectifs qui s'adressent au domaine des transports:

- Compléter le segment de la route 389 entre Fire-Lake et Mont-Wright en favorisant l'option qui évite de contourner la mine tout en raccourcissant le trajet d'une quinzaine de kilomètres.
- Construction d'un pont sur la rivière Torrent.
- Rationaliser les chemins de fer (Lignes QNS & L et Québec Cartier) en joignant les deux lignes au nord et au sud, en concentrant le trafic sur une seule voie et en les électrifiant.

Au niveau des **autres éléments du schéma**, «la mise en valeur des potentiels récréatifs et touristiques et la protection des territoires qui présentent des intérêts spécifiques» comme autre grande orientation se traduit par des mesures aptes à protéger les paysages en bordure des chemins publics. Ainsi, pour le corridor de la route 389, l'abattage d'arbres sur une bande de 30 mètres de largeur de chaque côté de la route est sujet à des restrictions.

En outre, la MRC a demandé et obtenu une seule modification à son schéma depuis sa mise en vigueur. Il s'agit de l'agrandissement du périmètre urbain de Fermont afin d'agrandir la cour d'entreposage du garage municipal.

6.1.2.4 MRC DE SEPT-RIVIÈRES

Une des grandes orientations d'aménagement inscrites au schéma de la MRC de Sept-Rivières consiste à:

«Assurer le maintien d'un réseau routier de qualité»

Dans la poursuite de cette orientation et de d'autres objectifs en transports, la MRC invite le gouvernement à:

- Extensionner le service de traversier-rail en dotant les installations portuaires de Sept-Îles(Pointe-Noire) et de Port-Cartier de facilités leur permettant d'accueillir le traversier-rail et en créant un nouveau lien ferroviaire entre Pointe-Noire et Port-Cartier.
- Assurer un entretien raisonnable ainsi que le maintien de la qualité de la surface de roulement durant toute l'année pour les routes suivantes:
 - Route 138
 - Route donnant accès aux installations portuaires de Pointe-Noire
 - Chemin de la base de Moisie
 - Chemin Sainte-Marguerite et l'avenue Therriault à Gallix
 - Chemin du lac Daigle
 - Rue des Pionniers à Rivière-Pentecôte
 - Rue Mgr Labrie à la Pointe-aux-Anglais
- Remise en état et construction de routes de pénétration dans l'axe nord-sud, telles que:
 - Réseau forestier dans le secteur de Pentecôte
 - Route forestière longeant le chemin de fer Québec-Cartier
 - Ancien chemin forestier de la Gulf Pulp and Paper à l'ouest de la rivière Sainte-Marguerite
 - Nouveau chemin forestier dans le secteur Matamec à l'est du lac à la Croix

Pour **les questions urbaines**, le schéma d'aménagement a comme grandes orientations de «consolider le tissu urbain» et de «confirmer la vocation de pôle régional de Sept-Îles.

De par ses objectifs visés par la délimitation des périmètres d'urbanisation, il invite les municipalités à concentrer la construction résidentielle, d'éviter la dispersion coûteuse des équipements et d'utiliser prioritairement les capacités résiduelles des réseaux d'utilité publique.

Les périmètres d'urbanisation délimités dans le corridor de la route 138 accapare 8.4 % (14.3 kilomètres) du kilométrage total du corridor. Mais, ce faible taux s'explique en partie par le fait que seulement trois municipalités partagent ce corridor.

Par ailleurs, le périmètre urbain de Sept-Îles a fait l'objet d'un agrandissement en décembre 1994 afin de permettre la construction d'un édifice de 110 logements en bordure du boulevard Laure (route 138).

Comme **autres éléments du schéma** susceptibles d'avoir des impacts sur les systèmes de transport, on remarque que les boisés du corridor de la route 138 dans les aires récréo-forestières sont affectés de normes visant leur protection (bande de 30 mètres). Enfin, certaines parties du corridor de la 138 ont été retenues comme territoires d'intérêt historique et culturel ou écologique. La MRC veut ainsi qu'une protection et une mise en valeur de ses territoires soient réalisées surtout pour des fins touristiques.

6.1.2.5 MRC DE MINGANIE

Dans le cas du schéma d'aménagement de la MRC de Minganie, une des grandes orientations concerne le domaine des transports:

« Permettre une accessibilité maximale à l'ensemble du territoire municipalisé en procédant à une amélioration significative des infrastructures de communication. »

Afin de rencontrer cette orientation, la MRC a inscrit dans son schéma les projets suivants:

POUR LE RÉSEAU ROUTIER

- Le parachèvement de la route 138 jusqu'à Natashquan
- Améliorations de la 138 entre Rivière-au-Tonnerre et Magpie et entre la rivière Mingan et Havre-Saint-Pierre
- Améliorations au réseau de l'île d'Anticosti

POUR LE TRANSPORT MARITIME

- La mise en place d'une liaison maritime inter-rives pour la Gaspésie / Anticosti / Côte-Nord

POUR LE TRANSPORT AÉRIEN

- Application du décret # 2853-84 du Conseil des Ministres visant à réduire les tarifs aériens pour les résidents de la Moyenne et Basse Côte-Nord
- Sur l'île d'Anticosti, utilisation des pistes privées exclusivement pour les activités de chasse et de pêche.

Comme **autres éléments du schéma** à retenir, nous notons qu'une des grandes orientations vise à «Reconnaître et mettre en valeur la vocation récréo-touristique de la Minganie».

En rapport avec cette orientation, le corridor de la route 138 a également été défini par cette MRC comme corridor panoramique. Pour des besoins de protection, le schéma exige qu'à l'extérieur des périmètres urbains, les interventions dans les parties boisées de ce corridor (30 mètres de largeur de chaque côté de la route) soient soumises aux prescriptions d'intervention du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles.

Enfin, entre 1992 et 1995, la MRC s'est vue refuser par le Ministre des Affaires municipales, six demandes de modification de son schéma en rapport à l'ouverture d'une quinzaine de zones de villégiature en bordure de la route et du littoral, à l'agrandissement des périmètres d'urbanisation de Rivière-au-Tonnerre et dans le corridor de la route d'accès à l'aéroport de Havre Saint-Pierre et à l'implantation de maisons mobiles sans restrictions en bordure des routes.

6.2. LA RÉVISION DES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT

Ainsi, lors de l'élaboration des premiers schémas d'aménagement, les MRC de la Côte-Nord, tout comme la majorité des MRC du Québec, se sont limitées aux dispositions de la loi pour traiter le domaine des transports. Afin d'assurer une meilleure prise en compte des systèmes et infrastructures de transport lors de la révision des schémas, le législateur a donc apporté des modifications en ce sens à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

6.2.1 Les modifications législatives en matière de transport

Ces modifications ont été adoptées le 16 mars 1993 par l'Assemblée Nationale à partir du projet de loi 56 modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Les nouveaux éléments de contenu obligatoire d'un schéma qui ont été introduits concernent:

- La planification du transport terrestre (art. 5, par. 7)
- Les contraintes majeures à l'occupation du sol occasionnées par les voies de circulation (art. 5, par. 5)
- Le plan d'action (art. 7, par. 1.1)

- L'identification des équipements et infrastructures de transport aérien et maritime (art. 5, par. 8)

La nouvelle disposition qui nous semble la plus importante est celle relative à **la planification du transport terrestre**. En fait, les schémas révisés devront décrire les infrastructures et équipements importants de transport terrestre, évaluer les besoins futurs, et proposer des modifications à l'organisation du transport terrestre sur leur territoire.

Le contenu obligatoire des schémas révisés inclut également une autre composante relative aux voies de circulation. Ainsi, lorsque ces voies constitueront **des contraintes majeures pour l'utilisation du sol à proximité** pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général, le schéma devra les identifier et fixer des règles minimales relatives aux dispositions réglementaires des règlements d'urbanisme.

Dans le but d'établir des liens entre la planification, la budgétisation et la gestion, les schémas révisés devront être accompagnés d'un **plan d'action** qui prévoit les étapes de mise en œuvre, les intervenants susceptibles de participer à celles-ci (comme le ministère des Transports), et les moyens retenus pour coordonner leurs actions. Dans le domaine des transports, les actions possibles peuvent inclure non seulement l'implantation d'équipements et infrastructures mais également des actions reliées à l'organisation du transport sur le territoire de la MRC, comme par exemple les itinéraires de camionnage et les liens intermodaux. Par ailleurs, il faut se rappeler qu'en vertu de la loi, l'entrée en vigueur d'un schéma ne crée aucune obligation quant à l'échéance et aux modalités de réalisation des équipements et infrastructures qui y sont prévus.

Enfin, la description et la localisation de l'ensemble des équipements et infrastructures importants, qui existent ou dont la mise en place est projetée fait partie du contenu obligatoire du schéma. Cette identification doit inclure ceux **du transport maritime et aérien**. Cette obligation est de plus confirmée par le nouvel élément introduit au cinquième paragraphe de l'article 6 de la loi qui définit le contenu facultatif d'un schéma. Ce paragraphe invite les MRC à décrire l'organisation du transport maritime et aérien en indiquant les modalités de l'intégration, dans le système de transport, des infrastructures et des équipements de transport maritime et aérien visés par l'article 5 de la loi, avec ceux et celles du transport terrestre également visés par l'article 5 (contenu obligatoire).

6.2.2 Les attentes et les orientations du ministère des Transports

Dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement, le ministère des Transports fit connaître en juin 1993 ses préoccupations et ses orientations par l'entremise du document intitulé «**Orientations ministérielles en transport et en aménagement du territoire**». Ces orientations furent intégrées au document interministériel «Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement - Pour un aménagement concerté du territoire» publié en 1994, et accompagné l'année suivante d'un document complémentaire; lequel vise au même titre que le document «Aménager l'avenir» à transmettre aux MRC les intentions du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire pour les prochaines années.

Pour les besoins du plan de transport de la Côte-Nord, nous avons résumé ces orientations ministérielles de manière à faire ressortir celles qui concernent davantage la problématique régionale des transports.

6.2.2.1 PLANIFICATION DES TRANSPORTS ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Mission du ministère et choix stratégiques:

Dans la foulée des modifications législatives apportées à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme en perspective de la révision de la première génération de schémas, le ministère entend s'associer davantage à la mission gouvernementale relative à l'aménagement du territoire. Ainsi, dans le cadre de sa planification stratégique, le ministère s'est fixé des buts qu'il compte atteindre au cours des prochaines années; ce sont, par ordre de priorité:

- Le maintien et la remise en état du patrimoine routier et des équipements de transport
- Le développement et l'intégration des modes et des systèmes de transport
- Le soutien au développement socio-économique du Québec
- La gestion harmonieuse du transfert du réseau routier local aux municipalités

Politiques en sécurité et en environnement:

La sécurité des transports constitue une préoccupation importante pour le ministère. Une politique couvrant le volet routier a d'ailleurs été publiée en 1995. En regard de la problématique générale de la sécurité routière, l'ensemble des interrelations impliquant l'humain, le véhicule et l'environnement routier doit être considéré. C'est donc principalement au niveau de la problématique de l'environnement routier que le ministère s'associera à la révision des schémas d'aménagement.

Le ministère est solidaire des nouvelles orientations et politiques gouvernementales en matière d'environnement, dont celles relatives au développement durable. En 1992, une politique en environnement relative aux transports a été adoptée à cet effet.

Stratégie québécoise d'efficacité énergétique:

Le ministère est étroitement associé, pour le volet transport, à la stratégie québécoise d'efficacité énergétique. Le gouvernement compte mettre à profit le processus de révision des schémas d'aménagement pour faire en sorte qu'une attention toute particulière soit portée au volet efficacité énergétique et qu'à cette fin, les M.R.C. soient sensibilisées à l'importance d'une planification intégrée des transports et de l'aménagement.

Dans cet esprit, les plans de transport favoriseront l'optimisation des déplacements pour les principales agglomérations urbaines et les diverses régions du Québec. Ces plans s'appliqueront aux différents modes de transport, tant dans le domaine du déplacement des personnes que des marchandises, et encourageront les choix modaux les plus efficaces. La réalisation de ces plans sera un processus itératif et dynamique qui permettra l'intégration de la dimension environnementale dès l'étape de la planification des infrastructures et des réseaux de transport tous modes.

6.2.2.2 INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX

Le réseau routier:

Pour préserver ces infrastructures, maintenir un service adéquat à l'utilisateur et soutenir le développement économique des régions, le ministère affectera prioritairement ses ressources en fonction des orientations suivantes:

- assurer la conservation du patrimoine routier;
- permettre une exploitation efficace et sécuritaire du réseau routier;
- assurer une activité minimum de développement du réseau routier;
- favoriser le maintien et l'intégration des systèmes de transport collectifs.

Au niveau de **la conservation du patrimoine routier**, il est à noter que le ministère entend effectuer des améliorations et réfections majeures aux tronçons routiers dont l'état de désuétude est avancée ou qui démontrent ponctuellement un manque de fonctionnalité. Ce type d'interventions sera privilégié pour les routes nationales les plus achalandées et en poursuivant les objectifs suivants:

- favoriser la réfection des routes dont la capacité portante est insuffisante ou en voie de le devenir;
- corriger les déficiences géométriques constituant une entrave à la fonctionnalité ou à l'utilisation sécuritaire du réseau;

- améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation notamment par la construction de voies lentes et de voies de dépassement, là où les conditions les justifient et les permettent.

Afin de favoriser une exploitation sécuritaire et efficace du réseau routier, le ministère a entrepris différentes démarches qui visent notamment à élaborer un plan d'action en matière de **gestion des corridors routiers**.

Différentes études ont permis de constater la prolifération des points d'accès, souvent non conformes aux normes de construction, le long du réseau routier. Cette situation porte atteinte, à des degrés divers, aux conditions d'utilisation de la route. Ainsi peut-on constater une diminution de la fluidité de la circulation, une augmentation de problèmes liés à la sécurité, une dégradation accélérée de la structure de la route et même un changement de sa vocation initiale.

Le ministère des Transports invite donc les MRC à prendre en compte cette problématique de gestion des corridors routiers lors de la révision des schémas d'aménagement.

Parmi les routes du réseau supérieur, on peut distinguer deux catégories de problématiques bien différentes: les tronçons en milieu rural et ceux en milieu urbain ou péri-urbain, c'est à dire les routes en **traversée d'agglomération**. La problématique de ces routes est complexe et diversifiée car elle est souvent à la fois la rue principale de l'agglomération et la route de transit.

Par ailleurs, plusieurs éléments n'ont jusqu'à maintenant pas toujours été pris en compte dans les aménagements tels la circulation des cyclistes, la circulation piétonne, les riverains qui se plaignent de diverses formes de pollution causée par le trafic et le stationnement pour les commerces ou les résidences. Les enjeux en traversée d'agglomération se situent donc au niveau de la sécurité routière, de l'efficacité de la circulation, de la qualité de vie des riverains et de la vitalité économique de l'artère.

Dans cette perspective, le ministère a préparé un document de réflexion qui expose les principes d'intervention, la démarche méthodologique et des recommandations au niveau des solutions de réaménagement de la route. Également, le ministère développera son expertise dans ce domaine en réalisant des expériences-pilotes guidées par les deux principes suivants:

- concilier la circulation, la sécurité et la vie urbaine;
- développer une approche d'aménagement basée sur le travail en équipe multidisciplinaire et la participation des acteurs locaux et régionaux.

Sur la question des **parcs routiers**, il est à mentionner que le ministère a élaboré une politique qui vise à:

- assurer la qualité des équipements existants;
- compléter le développement des nouveaux parcs routiers et privilégier le partenariat avec le secteur privé;
- diversifier les services offerts;
- redéfinir les modalités de gestion du réseau de parcs routiers.

En regard de **la signalisation touristique**, il importe de rappeler que toute signalisation touristique ou autre sur le réseau routier public québécois est soumise aux dispositions du Code de la sécurité routière. De plus, tout affichage à l'extérieur des emprises routières est soumis aux dispositions de la Loi sur la publicité le long des routes. Cette loi s'applique au réseau routier dont l'entretien relève du ministère à l'exception de celui qui traverse les municipalités régies par la Loi sur les cités et villes, les communautés urbaines et les réserves indiennes.

Enfin, la Politique sur la signalisation touristique a été élaborée afin de répondre adéquatement aux besoins généraux des organisations et entreprises mandatées à la mise en valeur d'éléments récréo-touristiques.

Les secteurs maritime, aérien et ferroviaire

Dans le **domaine maritime**, le ministère s'implique entre autres en subventionnant onze traverses ainsi que les dessertes de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord et des Îles-de-la-Madeleine. Le ministère coordonne aussi les activités reliées à la desserte du Nouveau-Québec. Ces traverses et dessertes n'impliquent toutefois pas d'infrastructures ou d'équipements relevant du ministère des Transports.

Toutefois, le maintien, l'amélioration et la consolidation des infrastructures maritimes existantes nécessaires à ces services constituent une préoccupation importante pour le ministère. Il demeure attentif aux besoins nouveaux et interviendra, lorsque jugé nécessaire, par le biais de ses programmes réguliers et selon ses disponibilités budgétaires.

En matière de **transport aérien**, l'action du ministère des Transports est limitée par le rôle qu'assume le gouvernement fédéral en tant que législateur, régulateur, propriétaire et gestionnaire des principaux aéroports. En fait, le ministère exploite et gère les infrastructures aéroportuaires dont il est le propriétaire. La presque totalité de ces aéroports est située en régions éloignées ou isolées. Le ministère participe aussi financièrement à la desserte de la Moyenne et Basse-Côte-Nord et, dans le cadre d'un programme fédéral-provincial à frais partagés, termine la construction d'une douzaine d'aéroports en milieu nordique dont il assume, en tant que propriétaire, la totalité des coûts d'exploitation et d'entretien.

La desserte des régions éloignées ou isolées demeure une préoccupation du ministère. Toutefois, la formule existante des programmes de réduction de tarifs pourrait être révisée à la lumière de l'évolution des besoins des intervenants concernés et en tenant compte des disponibilités budgétaires. Les solutions envisagées pourraient impliquer de nouveaux partenaires et devraient être encadrées par une approche multimodale intégrée, en vue de rationaliser les interventions.

Enfin, le ministère compte également évaluer l'impact du transfert des infrastructures de transport fédérales et élaborer une politique à l'égard des aéroports locaux et régionaux du Québec.

Au chapitre du **transport ferroviaire**, le maintien d'un réseau de base constitue un enjeu important pour répondre aux besoins des industries dans les différentes régions du Québec. L'attention du ministère se porte donc actuellement plus spécifiquement sur le transport ferroviaire des marchandises, notamment en région périphérique. L'abandon progressif des lignes régionales entraîne le retrait des infrastructures de transport et, généralement, une augmentation correspondante de la sollicitation du réseau routier et des coûts afférents.

Le ministère défendra donc auprès des autorités fédérales, le maintien des lignes devant faire partie du réseau de base.

6.2.2.3 TRANSPORT TERRESTRE DES PERSONNES

En regard du transport collectif, du transport scolaire et du transport adapté, le ministère entend poursuivre les orientations suivantes:

- Accroître la sécurité des personnes dans tous les déplacements.
- Favoriser, en milieu urbain et périurbain, l'intégration des divers modes de transport et le développement de l'intermodalité.
- Favoriser le transport collectif ou les déplacements non motorisés.
- Faire en sorte que les régions disposent d'une desserte régulière en transport collectif.
- Tenir compte de la clientèle à mobilité réduite dans la planification de réseaux de transport et de la localisation de services.

La poursuite de ces orientations implique la participation des intervenants du milieu dans la mise en œuvre des moyens suivants:

- Planifier des espaces pour implanter des équipements de transport collectif.
- Protéger les emprises linéaires identifiées comme stratégiques.
- Instaurer des mesures préférentielles pour favoriser le transport collectif sur les territoires déjà desservis.
- Hausser la densité d'occupation du sol.
- Favoriser la mixité des fonctions urbaines.

Enfin, dans le cadre de l'application de **la politique sur le vélo**, le ministère entend prendre en compte les besoins des cyclistes, tel qu'exprimés dans les schémas d'aménagement régionaux, au moment de la conception, de la construction et de l'entretien de son réseau routier, et inciter les municipalités et les MRC à faire de même sur le réseau local.

Cette prise en compte des besoins exprimés par le milieu peut se faire à différents niveaux, soit les aménagements sur le réseau routier du ministère, les aménagements sur le réseau local et en site propre et, enfin, l'intégration aux autres modes de transport.

6.2.2.4 TRANSPORT DES MARCHANDISES

Transport terrestre des marchandises:

Les politiques et réglementations du ministère, en matière de transport des marchandises, visent la protection du réseau routier, l'adaptation de l'industrie à un marché plus concurrentiel, le maintien d'une saine concurrence entre les transporteurs, le développement d'une industrie productive et efficace et un niveau de sécurité routière optimal.

La politique sur la circulation des véhicules lourds est sans doute la plus incidente à l'égard de l'aménagement du territoire. L'objectif général de cette politique est de déterminer les circonstances dans lesquelles la circulation des véhicules lourds peut être restreinte ou prohibée sur l'ensemble ou une partie du réseau routier de juridiction provinciale et municipale, de façon à harmoniser les différentes initiatives dans ce domaine. De façon plus spécifique, elle vise à:

- préserver la fonctionnalité, la sécurité et l'intégralité du réseau routier;
- préciser les critères à utiliser pour restreindre ou prohiber l'accès à certaines catégories de véhicules lourds sur certains tronçons de routes du réseau routier québécois;

- préciser les critères de restriction à la circulation des matières dangereuses;
- assurer aux transporteurs l'accès à un réseau routier qui leur permet d'exercer leur activité efficacement, tout en tenant compte de la sécurité du public et la tranquillité des citoyens;
- préciser les critères à utiliser pour l'approbation des règlements municipaux;
- assurer la mise en place d'une réglementation et d'une signalisation routière municipale uniforme.

Le transport ferroviaire des marchandises:

La déréglementation du transport routier des marchandises a engendré une pression à la baisse sur les taux de transport et a, conséquemment, fait diminuer les revenus des compagnies ferroviaires. Les facteurs défavorables au transport ferroviaire entraînent un transfert modal du rail vers la route, imposant ainsi aux provinces et aux municipalités des frais supplémentaires attribuables au surplus de trafic lourd.

Dans ce contexte, en plus des actions envisagées pour le maintien d'un réseau ferroviaire de base, le ministère compte favoriser la création de chemins de fer d'intérêt local (C.F.I.L.) afin de prendre la relève des grandes compagnies, le cas échéant; et compte faire les représentations nécessaires auprès des autorités fédérales pour rétablir un meilleur équilibre concurrentiel entre le rail et la route.

Transport maritime et développement portuaire:

Une rétrospective générale du secteur maritime nous permet de constater qu'à l'instar d'autres modes, la mondialisation des économies situe les services de transport maritime dans un univers plus concurrentiel où l'intermodalité, la conteneurisation, la maîtrise de la logistique et la concentration des points de transbordement représentent des phénomènes en plein essor.

Le transport des marchandises générales se fait en majorité par conteneurs et fait en sorte que la qualité des réseaux de transport terrestre qui donnent accès aux zones portuaires, est devenue un critère important pour le choix d'un port d'escale, d'où l'importance pour le Québec de posséder des zones portuaires dotées de facilités intermodales afin qu'elles demeurent concurrentielles et que les modes de transport puissent mieux s'intégrer.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec gère peu d'infrastructures portuaires comparativement au gouvernement fédéral qui en possède 425, relevant de quatre organismes.

Le ministère est préoccupé par le transfert d'infrastructures fédérales vers des organismes régionaux et locaux, particulièrement en ce qui concerne la viabilité des infrastructures concernées et les demandes susceptibles d'en découler auprès du ministère.

L'intermodalité du transport des marchandises:

Le concept d'intermodalité consiste en la combinaison globale des outils et des services nécessaires à l'exécution d'une expédition, par plus d'un mode de transport, sur la plus grande partie possible du parcours entre le lieu de production et le lieu de consommation d'un bien.

Le phénomène de l'intermodalité est mondial et irréversible. L'autosuffisance d'un mode est révolue avec la multiplication des opérateurs et des auxiliaires en transport (courtiers, groupeurs), la déréglementation des transports et le cloisonnement des économies.

Au Québec, le développement de l'intermodalité est conséquent aux départs et arrivées d'importants mouvements conteneurisés sur le continent nord-américain.

Le ministère, en tant que gestionnaire d'infrastructures routières, a avantage à favoriser l'intermodalité. D'ailleurs, le gouvernement du Québec appuie le développement et la mise en service d'un nouveau système de trains-remorques (Innotermodal ou MOQ-Rail) conçu au Québec. Des entreprises se montrent intéressées par l'utilisation de ce nouveau procédé qui fait appel à une série de remorques et des unités motrices intercalées dans le convoi.

6.2.3 Les documents sur les objets de la révision du schéma d'aménagement (DOR)

Dans la foulée des modifications apportées à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme à partir du projet de loi 56, les MRC doivent maintenant produire, adopter et diffuser un document qui indique les principaux objets sur lesquels porte la révision de leur schéma d'aménagement. Ce document est jugé important puisqu'il constitue la première étape formelle de la révision du schéma et qu'il permet d'informer les acteurs régionaux et le gouvernement sur la nature et l'intensité de cette révision.

6.2.3.1 MRC DE LA HAUTE-CÔTE-NORD

Dans le cas du DOR de la MRC de La Haute-Côte-Nord, les objets de révision relatifs au transport sont abordés en deux temps: les objets de révision spécifiques à la MRC et ceux inter-MRC.

En ce qui concerne la planification des transports sur le territoire de la MRC, après avoir constaté que l'achalandage généré par le camionnage est en croissance et que l'état physique du réseau routier est déficient, la MRC indique que la route 138 traverse dangereusement trois villages:

- Saint-Paul-du-Nord, Sault-au-Mouton et Sainte-Anne-de-Portneuf;

et que cinq sites identifiés comme étant dangereux par une étude du CRSSS en 1988 sont à prioriser. Les sites en question sont:

- l'intersection 138 / 172,

- le tronçon au niveau de la rivière Petit-Escoumins (réalisé),
- la courbe du lac Gobeil, la côte et la courbe Arsène Gagnon,
- la courbe en «S» du Cap-Bon-Désir,
- les courbes et côtes du lac Long.

De plus, la MRC mentionne que l'ajout d'un lien maritime entre Forestville et Rimouski-Est devra également être discuté dans le cadre de la révision. On s'interroge sur l'apport touristique d'un tel lien et sur ces impacts sur les autres liens maritimes.

La gestion des accès routiers:

Après avoir fait état de la position du MTQ (projet de politique), la MRC mentionne qu'avec des objectifs comme l'atteinte d'un équilibre entre la circulation locale et la circulation de transit ou la limitation du développement linéaire le long du réseau routier supérieur, cette politique aura inévitablement des conséquences sur le développement urbain et péri-urbain.

Consciente des enjeux, la MRC se dit prête à participer à l'exercice du contrôle des accès routiers dans le cadre du plan de transport. Mais, elle précise que la problématique de la Côte-Nord n'est sans égale mesure avec celle des grands centres urbains du Québec et que la politique ministérielle gagnerait à être adaptée à la réalité régionale. Plus loin dans le document, à la section traitant des périmètres d'urbanisation, il est même stipulé que la révision des périmètres devra tenir compte des orientations que la MRC préconisera en cette matière.

Les objets de révision inter-MRC:

Pour la MRC de La Haute-Côte-Nord, l'exercice du plan de transport appuyé par les modifications à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme...» va permettre que soit revu le classement des routes à la lumière des revendications des municipalités et de la nécessité de hiérarchiser le réseau.» De plus, elle mentionne également que:

«...l'optimisation de l'utilisation des infrastructures routières et ferroviaires ainsi que portuaires pour le transport des marchandises, le maintien des liens maritimes Matane/Baie-Comeau-Godbout, Les Escoumins/Trois-Pistoles, l'amélioration de la desserte maritime Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine et le maintien des services offerts par les aéroports régionaux de Sept-Îles, Baie-Comeau, Mont-Joli (services vers la rive nord) et locaux de Forestville et de Bergeronnes, sont les objectifs à poursuivre.»

6.2.3.2 MRC DE MANICOUAGAN

Dans le cadre de la révision de son schéma, **en matière de transport**, la MRC de Manicouagan a retenu les objets suivants:

D'abord, la MRC indique que l'application de l'article 5, paragraphe 7, de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme stipulant que le schéma d'aménagement doit à l'égard du territoire de la MRC, «décrire et planifier l'organisation du transport terrestre...» va permettre que soit revu le classement des routes à la lumière des revendications des municipalités et de la nécessité de hiérarchiser le réseau.

À cette préoccupation s'ajoutent celles reliées aux objectifs suivants:

- Optimiser l'utilisation des infrastructures portuaires pour le transport des marchandises.
- Maintenir et favoriser les liens maritimes Matane / Baie-Comeau, Matane / Godbout et Matane / Trois-Pistoles / Les Escoumins.
- Améliorer la desserte maritime Tadoussac / Baie-Ste-Catherine (ajout de bateaux, ajout d'un pont supplémentaire aux bateaux existants, faisabilité d'un pont enjambant le Saguenay).
- Maintenir et favoriser le transport ferroviaire des personnes et des marchandises vers les villes nordiques.
- Mettre en place des infrastructures intermodales permettant le transport des marchandises par voie terrestre et maritime, afin de diminuer l'achalandage des camions lourds sur les routes.
- Maintenir les services offerts par les aéroports régionaux de Sept-Îles, Baie-Comeau et Mont-Joli.
- Créer une régie afin de regrouper et de gérer le transport scolaire, le transport adapté et le transport en commun.
- Accorder un statut particulier et une protection particulière au réseau Trans-Québec.
- Procéder à un examen des voies de circulation pouvant générer des contraintes et de prévoir des normes pour régir et amenuiser ces contraintes.
- Cartographier les réseaux d'accès aux ressources.

Quant aux **autres préoccupations de révision** impliquant plus ou moins le domaine des transports, nous relevons:

- Le développement d'activités linéaires en complément des pôles touristiques.

- L'intégration de sites d'intérêt écologique et esthétique à l'activité touristique.
- L'amélioration des infrastructures d'accueil, la signalisation et les services d'information touristiques.
- La consolidation de produits touristiques prioritaires, tel que la motoneige.
- La protection du patrimoine bâti pour des raisons liées à l'attrait touristique.
- La protection des paysages et le contrôle de l'affichage et des nuisances.
- La régénération des cœurs de villages et des rues commerçantes.
- La revitalisation des centres-villes de Baie-Comeau.

6.2.3.3 MRC DE CANIAPISCAU

Dans son DOR, la MRC de Caniapiscau indique ses préoccupations tout en précisant par étapes les démarches à venir. Parmi ces préoccupations certaines concernent directement les systèmes de transport:

POUR LE TRANSPORT ROUTIER

- Maintenir et améliorer les infrastructures routières existantes:
 - Localiser et cartographier l'ensemble des accès routiers du territoire.
- Assurer la fonctionnalité des réseaux municipaux et nationaux:
 - Identifier les problématiques liées à l'implantation d'usages en bordure des voies routières.
- Planifier le développement des infrastructures de transport en fonction d'une utilisation optimale des équipements existants tout en favorisant l'accès aux ressources du territoire:
 - Évaluer les scénarios de relocalisation du tronçon de la route 389 entre Fire-Lake et Mont-Wright.

POUR LE TRANSPORT AÉRIEN

- Maintenir et améliorer les services et infrastructures aéroportuaires desservant la population régionale:
 - Effectuer les représentations nécessaires auprès des intervenants concernés.

Les schémas d'aménagement des MRC et les transports

- Évaluer les opportunités d'optimiser le rendement des équipements existants tout en assurant leur fonctionnalité.
- Réduire le coût du transport aérien en région:
 - Effectuer les représentations nécessaires auprès des intervenants concernés.

POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE

- Maintenir et améliorer les services et infrastructures ferroviaires desservant la population régionale:
 - Évaluer les besoins de la clientèle locale, régionale et touristique.
 - Effectuer les représentations nécessaires auprès des autorités concernées.
- Limiter l'implantation d'usages incompatibles en bordure des installations ferroviaires:
 - Localiser et cartographier les sites utilisés par les systèmes ferroviaires.

On retrouve également dans ce document, d'**autres éléments** susceptibles d'affecter à terme les systèmes de transport. Ainsi, la MRC de Caniapiscau se préoccupe également des objets suivants:

- Intégrer la dimension touristique dans la planification des transports:
 - Analyser l'utilisation des modes de transport aérien, ferroviaire et routier par les touristes.
 - Dégager les contraintes, les faiblesses et les forces des infrastructures et services existants.

- Évaluer le potentiel commercial de la forêt de Caniapiscau:
 - Analyser les possibilités d'accès à la ressource.
- Statuer sur l'existence juridique et la viabilité de la ville de Schefferville.
- Adapter le périmètre urbain de la Ville de Schefferville aux besoins actuels et futurs.
- Favoriser le développement de la villégiature dans les secteurs les plus accessibles par voie routière.

6.2.3.4 MRC DE SEPT-RIVIÈRES

Dans le DOR de la MRC de Sept-Rivières, le domaine des Transports est abordé à l'intérieur d'un chapitre distinct. Les objets de révision y sont énoncés en terme d'objectifs généraux et spécifiques. Ainsi, cette MRC exprime les objets de révision de son schéma de la manière suivante:

- Une planification intégrée des transports terrestre, ferroviaire, maritime et aérien:
 - Décrire l'organisation du transport terrestre et des autres modes de transport;
 - Faire une planification intégrée de tous les modes de transport;
 - Favoriser le transport des marchandises par voie maritime en mettant en place des liens intermodaux;
 - S'assurer de la viabilité des ports et aéroports en diversifiant leur mode d'utilisation;
 - Revoir la tarification de la traverse Godbout - Baie-Comeau - Matane;
 - Voir les alternatives possibles à la problématique de la traverse Baie-Sainte-Catherine - Tadoussac.
- Favoriser et faciliter l'accessibilité au transport aérien:
 - Sensibiliser les gouvernements à la problématique du transport aérien sur la Côte-Nord;
 - Viser une tarification équitable vers les destinations québécoises.

- Préserver la fonctionnalité du réseau routier et la qualité de l'état de la chaussée:
 - Préserver la fonctionnalité du réseau routier;
 - Conserver une bonne qualité de l'état de la chaussée.
- Maintenir le service de train voyageur sur la ligne ferroviaire de QNS&L:
 - Maintenir en service le train de voyageur vers Wabush et Schefferville sur le chemin de fer QNS&L;
 - Développer et faire la promotion touristique de la ligne et des territoires nordiques.
- Assurer la sécurité de la route de SM-3 et voir l'impact de son ouverture sur la circulation routière de la route 138:
 - Faire en sorte que la sécurité soit assurée par les agents de la Sûreté du Québec sur la route de SM-3;
 - Voir les impacts dus à l'ouverture de la route vers le chantier de SM-3 sur la circulation routière de la route 138.

Outre ce chapitre consacré aux transports, le DOR de la MRC de Sept-Rivières comprend certains objets de révision qui interpellent à différents niveaux le domaine des transports. Nous retenons ceux qui suivent:

- Protéger l'intégrité visuelle des paysages.
- Le réseau Trans-Québec de motoneige:
 - Inscrire les sentiers de motoneige au schéma d'aménagement en tant que corridor-motoneige;
 - Identifier correctement et limiter au maximum les traverses sur la route 138;
 - Améliorer la signalisation et les accommodités sur le sentier.
- Le contrôle de l'étalement urbain:
 - Revoir les limites des périmètres d'urbanisation des municipalités de la MRC;
 - Analyser les besoins en terme d'activités à caractère urbain et favoriser leur établissement à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.
- La protection du patrimoine:

- Réactualiser le schéma au niveau des territoires et sites d'intérêt historique et culturel.

6.2.3.5 MRC DE MINGANIE

Enfin, dans le cas de la MRC de Minganie, les principaux objets relatifs au transport traités à l'intérieur de son DOR sont exprimés par objectifs et par étapes.

Pour **le transport terrestre**, les objectifs de révision sont:

- Développer une structure régionale fonctionnelle et appropriée aux perspectives de développement.
- Accroître l'accessibilité au territoire.
- Assurer la sécurité sur le réseau routier.
- Optimiser la fluidité du réseau routier.
- Planifier le développement du transport terrestre.
- Consolider nos acquis.

Alors que les étapes de révision sont présentées comme suit:

- Inventorier les chemins en fonction de la classification du réseau routier et du palier de responsabilité.
- Inventorier les améliorations à apporter à la route 138 et à la Trans-Anticosti.
- Identifier les points noirs.
- Répertorier les implantations problématiques le long du corridor routier de la route 138.
- Voir avec le ministère des Ressources naturelles la planification des chemins forestiers.
- Cartographier le réseau Trans-Québec de motoneige et favoriser le meilleur affichage possible des attraits et services offerts aux motoneigistes.
- Intégrer le réseau de pistes de motoneige et assurer la sécurité des motoneigistes.
- Voir avec le ministère des Transports les normes s'appliquant au camionnage et au transport des marchandises par voie terrestre.

- Voir avec le ministère des Transports les améliorations à apporter à la route 138 afin de maximiser la sécurité des cyclistes.
- Établir des orientations au point de vue du transport en commun et du transport des marchandises.

Pour **le transport maritime et aérien**, les objectifs de révision sont:

- Développer une structure régionale fonctionnelle et appropriée aux perspectives de développement.
- Accroître l'accessibilité au territoire.
- Optimiser l'utilisation des équipements et infrastructures en place.
- Assurer un lien maritime entre la Minganie et la Gaspésie.

Quant aux étapes de révision, la MRC de Minganie propose de :

- Décrire l'organisation du transport maritime et aérien.
- Identifier les enjeux reliés au maintien des ports et aéroports sur le territoire minganois.
- Définir la position de la MRC dans le dossier de la gestion des ports et aéroports.
- Voir les façons de maintenir le lien maritime entre la Minganie et la Gaspésie.
- Analyser les impacts à la suite de l'ouverture de la route 138 vers le secteur Est de la MRC sur le statut des ports et aéroports de Havre-Saint-Pierre, Baie-Johan-Beetz et Natashquan.
- Considérer le transfert de la gestion de ces mêmes ports et aéroports du gouvernement fédéral vers des intérêts locaux.

En ce qui concerne **l'intégration des différents modes de transport**, objet de révision également avancé par la MRC, les objectifs de révision sont:

- Favoriser l'intermodalité.
- Optimiser l'utilisation des équipements et infrastructures de transport en place.
- Prioriser les améliorations à apporter aux infrastructures existantes.
- Répondre aux besoins en transport.
- Se doter d'un outil de prise de décision.

Pour les étapes de révision:

- Répertorier les équipements et infrastructures de transport existants.
- Voir la possibilité de les utiliser de façon intermodale.
- Déterminer les améliorations à leur être apporter pour les rendre plus efficace.
- Voir les besoins en nouveaux équipements afin de rencontrer l'objectif d'intermodalité.
- Faire une planification globale des différents modes de transport.

Par ailleurs, la MRC de Minganie a inscrit dans son document un objet de révision lié au domaine du transport: **La révision du corridor panoramique de la route 138.**

Le principal objectif recherché est de:

- Protéger les paysages le long de la route 138 et les mettre en valeur.

Les principales étapes de révision envisagées sont :

- Élaborer un plan d'aménagement et de développement touristique s'articulant autour du corridor panoramique.
- Définir le corridor panoramique de la route 138.
- Évaluer la pertinence de traiter la problématique du corridor en distinguant les tronçons de la route offrant une vue sur la mer de ceux n'offrant pas de vue.
- Réévaluer les normes inscrites au document complémentaire du schéma et intégrer de nouvelles normes relatives à l'affichage commercial, à la signalisation routière, à l'architecture et aux nuisances.
- Évaluer les usages compatibles et incompatibles avec la définition du corridor panoramique.
- Évaluer la pertinence de reconnaître au schéma d'aménagement les sites identifiés en 1989 par le MTQ relativement à l'implantation de belvédères routiers.

CONCLUSION

Pour les MRC de la Côte-Nord, comme pour l'ensemble des MRC québécoises, la réforme de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme amorcée au début des années 80 a exigé de la part des élus municipaux et de nombreux acteurs régionaux de consacrer beaucoup d'énergie à l'élaboration des schémas d'aménagement. À la lumière de la présente rétrospective, il ne fait aucun doute que les efforts consentis ont, sur plusieurs points de vue, donné des résultats positifs. Cependant, il faut admettre qu'il est dans la nature même d'une telle réforme de s'échelonner sur plusieurs années et d'exiger en cours de route des changements dans les façons de faire.

Ainsi, la première génération des schémas d'aménagement, avec ses forces et faiblesses, ne doit pas être perçue comme la fin d'un processus mais plutôt comme la première étape d'une démarche continue de planification. En matière de transports, on peut prétendre que les premières applications de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme ne pouvaient donner les résultats escomptés aujourd'hui puisque le texte de loi ne comprenait pas les amendements qu'on lui a attribués par la suite.

Comme on l'a vu, le volet transport des premiers schémas d'aménagement de la Côte-Nord a porté essentiellement sur le réseau routier et sur les projets d'amélioration inscrits à la programmation du ministère, sur l'entretien et sur la classification fonctionnelle. Il s'agissait de listes descriptives de projets ou d'actions intermunicipaux ou gouvernementaux sans explications en regard de leurs effets structurants sur l'organisation générale du territoire. Il pouvait difficilement en être autrement puisqu'à l'époque ce sont principalement sur ces sujets, sans relation précise avec leurs effets structurants, qu'ont porté les échanges entre le ministère et les MRC. De plus, avec le recul du temps, on constate qu'une partie des projets ou actions indiqués aux MRC par le ministère a été réalisée.

Quant à l'importante question de l'urbanisation aux abords des routes nationales et de celles donnant accès aux infrastructures aéroportuaires ou maritimes, on doit reconnaître que l'orientation gouvernementale relative à la consolidation du tissu urbain afin de rentabiliser les équipements et infrastructures n'a pas permis à elle seule d'assurer la protection de ces routes. Malgré que des schémas d'aménagement ont énoncé des orientations favorables à la concentration du développement urbain, les périmètres d'urbanisation le long de ces routes sont largement extensionnés et la réglementation à l'extérieur de ces périmètres y est très permissive.

Cette absence d'application concrète des grandes orientations d'aménagement par d'autres éléments de contenu d'un schéma n'est pas unique à la Côte-Nord. Cependant, sur la question de l'étalement urbain, pour la majorité des MRC d'ailleurs au Québec se sont les dispositions de la Loi sur la protection du territoire agricole qui ont contribué à contrôler l'urbanisation. L'absence presque totale de zones agricoles protégées pour la Côte-Nord octroie ainsi à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et aux schémas d'aménagement des MRC le rôle de principal outil de contrôle de l'urbanisation et par conséquent de gestion des corridors routiers.

En ce qui concerne le processus de révision des schémas d'aménagement actuellement en cours, il faut admettre que les attentes sont plus élevées par rapport à la première génération

de schémas. Et, compte tenu des importantes modifications législatives apportées à la loi à partir du projet de loi 56, ces attentes élevées s'appliquent peut-être davantage au domaine des transports. Par ces modifications, le législateur a clairement envoyé comme message aux principaux acteurs québécois de l'aménagement du territoire que la dimension transport doit davantage être intégrée au schéma d'aménagement car il ne fait plus de doute désormais, qu'un système de transport fait corps avec le milieu dans lequel il se développe et que l'évolution de l'un a une influence immédiate, importante et permanente sur l'autre.

C'est dans cet esprit que le ministère a fait connaître aux MRC ses attentes et orientations générales en transport et en aménagement du territoire. Outre les orientations spécifiques à chacun des secteurs de transports (routier, maritime, aérien, ferroviaire), le ministère a voulu indiquer à ses partenaires les (nouveaux) enjeux qui incitent à une plus grande intégration des deux processus de planification. En filigrane de ces orientations ministérielles se dessinent donc toute l'importance d'une augmentation de l'efficacité des investissements dans une conjoncture de rationalisation des dépenses gouvernementales, du développement de l'intermodalité face à la féroce concurrence mondiale, de la protection de l'environnement et d'une exploitation sécuritaire des réseaux.

En complémentarité, on peut ajouter que pour la Côte-Nord, les enjeux spécifiques à la gestion des corridors routiers et à la traversée des agglomérations par les routes du réseau supérieur nécessiteront de la part de tous les intervenants une attention particulière.

Par ailleurs, l'analyse des documents portant sur les objets de la révision des schémas (DOR) produits par les MRC de la Côte-Nord ne permet pas d'affirmer que les enjeux liés à la planification intégrée des transports et de l'aménagement seraient pris en compte adéquatement par la révision des schémas. Sachant que ces documents introduits par les modifications législatives susmentionnées jouent un rôle majeur dans la démarche de révision, particulièrement au niveau de la concertation entre les acteurs, il ressort clairement que des efforts de concertation devront être déployés dans le cadre des événements à venir.

