

VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

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

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

Yvon Forest, Directeur général
CRD de la Côte-Nord

Version, avril 1997

TABLE DES MATIÈRES

7.1. LE CONTENU DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE DE LA CÔTE-NORD.....	2
7.1.1 L'ENJEU : INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE BASES	5
7.1.2 LES AUTRES ENJEUX	6
7.2. L'ENTENTE-CADRE ET LES ENTENTES SPÉCIFIQUES DE DÉVELOPPEMENT DE LA CÔTE-NORD.....	8

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1	DIAGRAMME DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE DE LA CÔTE-NORD "DONNER UNE VALEUR AJOUTÉE À LA CÔTE-NORD"	4
----------	---	---

INTRODUCTION

La notion de développement régional a passablement évolué au cours des dernières décennies. Le développement régional a longtemps été associé à la croissance économique, à l'augmentation du volume des infrastructures ou à des indicateurs de niveau de vie. Alors qu'auparavant, l'État assumait un rôle de pourvoyeur de fonds, et donnait la direction du développement des régions, son rôle a évolué dans les années '80 vers le partenariat. La mise sur pied des conférences socio-économiques régionales menant à l'adoption d'ententes-cadres entre l'État et la région résulte de cette nouvelle orientation.

Avec la révision en 1992 de la politique de développement régional, l'État a maintenant un rôle d'accompagnateur des régions, qu'il exerce en s'associant aux priorités de développement de chaque région. La politique actuelle vise une prise en main par ces régions de leur développement et une meilleure coordination des actions des ministères sur le territoire.

Reconnu la même année par décret du Gouvernement du Québec comme l'instance régionale représentative de la région de la Côte-Nord en matière de développement régional, le CRD a une mission de coordination et de programmation du développement qu'il assume en partenariat avec le Ministre responsable du Développement des régions du Québec. Sur la Côte-Nord, le Conseil d'administration du CRD est composé de 20 élus municipaux, 3 représentants autochtones, 2 députés, 33 représentants des agents de développement socio-économique et des organismes dispensateurs de services. Le rôle défini dans la nouvelle politique de développement régional confère au CRD de la Côte-Nord les mandats suivants:

- Assurer la concertation des intervenants de la région;
- Donner des avis au Gouvernement;
- Définir et mettre à jour une planification stratégique de développement, sur un horizon d'environ 5 ans, en identifiant les forces, les faiblesses, les enjeux, les priorités et les axes de développement de la région;
- Conclure et assurer le suivi d'une Entente-cadre de développement avec le Gouvernement du Québec;
- Conclure des ententes spécifiques avec les ministères et organismes gouvernementaux;
- Assurer, en concertation avec le Ministre délégué au Développement des régions, responsable de l'ensemble des Fonds régionaux de développement, la gestion du Fonds régional de développement attribué par le Gouvernement à la région et de tout autre fonds qui pourrait lui être confié par le Ministre.

La planification stratégique et l'Entente-cadre sont maintenant devenues réalité. Le présent chapitre expose les éléments de ceux-ci ayant un rapport déterminant avec le développement des transports de la Côte-Nord.

7.1. LE CONTENU DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE DE LA CÔTE-NORD

Le 27 juin 1994, le Conseil d'administration du CRD de la Côte-Nord mettait la dernière touche au processus de planification stratégique en adoptant le plan de développement régional.

Cette importante étape a débuté par l'examen et l'adoption du document-synthèse des planifications sous-régionales et sectorielles et de la vision de développement qui s'en dégage. Les administrateurs du CRD se sont ensuite livrés à la priorisation des orientations de développement et des secteurs socio-économiques à privilégier pour l'ensemble de la région sur un horizon de 5 ans. Ils ont enfin procédé à l'adoption du texte final du plan stratégique et approuvé sa transmission au Gouvernement avec ses diverses annexes.

L'ensemble de la démarche de planification stratégique s'est étendue sur une période de 15 mois, soit de mars 1993 à juin 1994, et a suscité la participation d'environ 2 500 personnes originant de toutes les sous-régions et de tous les secteurs d'activités de la Côte-Nord.

La vision de développement pour les 5 prochaines années qui s'est dégagée de cet exercice est de **donner une valeur ajoutée à la Côte-Nord** notamment par :

- la consolidation de l'exploitation des matières premières;
- la diversification des pôles industriels par le développement de produits à valeur ajoutée à partir des ressources naturelles;
- l'émergence de son potentiel écotouristique et faunique pour s'affirmer comme la nouvelle destination touristique à découvrir au Québec;
- le rattrapage économique de ses sous-régions les plus excentriques et les plus en difficulté économiquement par la diversification de leur base économique et le développement des infrastructures de base;
- l'amélioration de sa qualité de vie et de ses infrastructures d'accueil pour maintenir sa population et augmenter son attrait pour l'accroissement démographique et économique.

Les enjeux et les axes de développement

Trois enjeux seront déterminants pour modeler l'avenir de la Côte-Nord et surtout pour donner corps à la vision de développement qui a été dégagée. Ces trois enjeux sont :

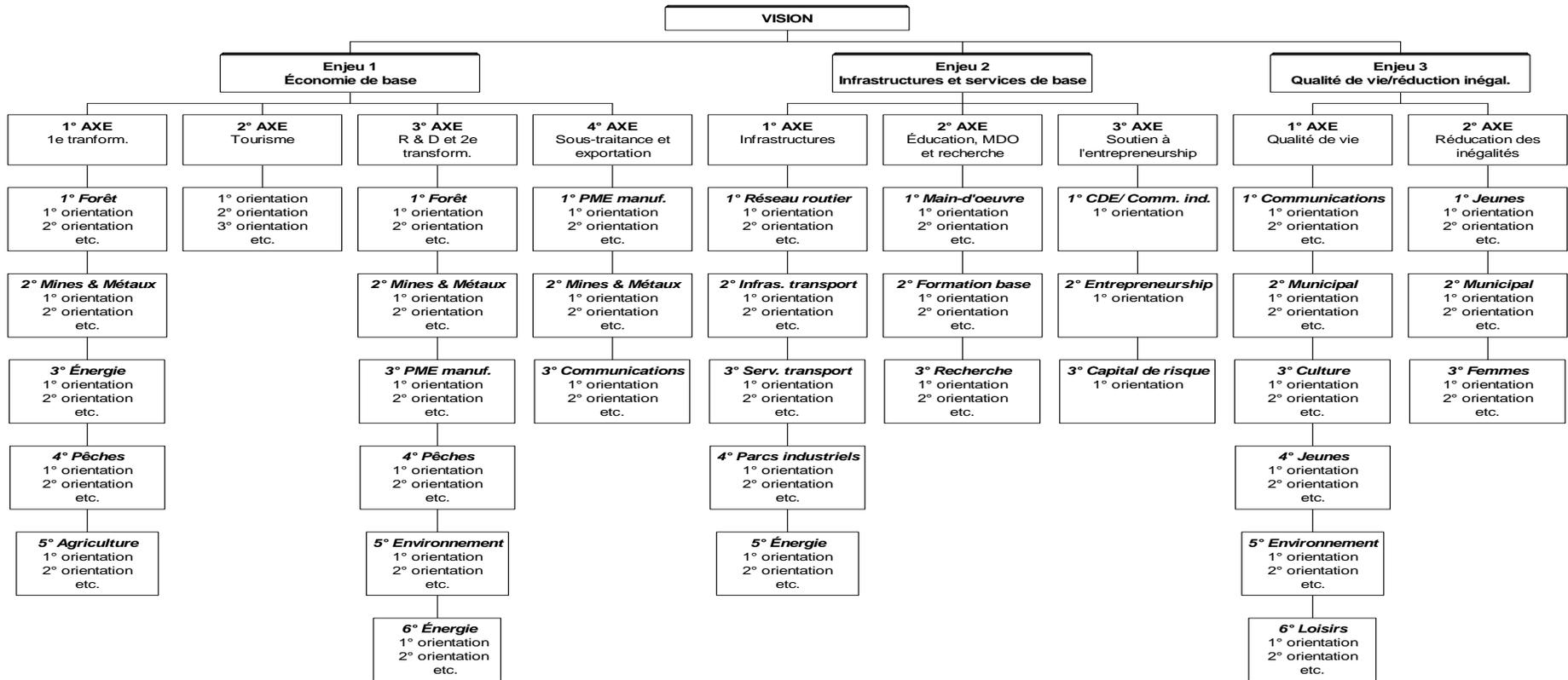
- le déploiement de l'économie de base;
- l'adaptation des infrastructures publiques et services nécessaires à l'économie de base;
- l'amélioration de la qualité de vie et la lutte aux inégalités.

Pour chacun de ces enjeux, un certain nombre d'axes de développement ont été énoncés et priorisés. Ces axes se veulent, dans l'ordre, les objectifs prioritaires à poursuivre pour chacun de ces enjeux.

Chaque axe de développement cible ensuite un certain nombre de secteurs socio-économiques qui pourront contribuer à la réalisation de cet axe, ainsi que les orientations de développement privilégiées dans chacun de ces secteurs (voir Figure 1).

Pour les besoins du plan de transport de la Côte-Nord, les enjeux, les axes et les secteurs socio-économiques ainsi que les orientations de développement privilégiées ayant une influence directe ou indirecte sur les transports seront présentés. Le premier enjeu traité a trait aux infrastructures publiques et services nécessaires à l'économie de base.

FIGURE 1 DIAGRAMME DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE DE LA CÔTE-NORD
 “Donner une valeur ajoutée à la Côte-Nord”



Source : Conseil régional de développement de la Côte-Nord, Développement régional en bref.

7.1.1 L'enjeu : Infrastructures et services de bases

1^{er} axe : Développer les infrastructures d'accueil industriel et les services de transport indispensables au développement économique

Les secteurs suivants sont visés par cet axe. Ils apparaissent selon leur ordre de priorité; les orientations spécifiques à chacun sont aussi précisées. À noter que tous ces secteurs ont un lien avec le transport :

1° Réseau routier

- Effectuer les améliorations requises aux routes 138, 172, 385 et 389 pour assurer la sécurité des usagers;
- Désenclaver les communautés non-relées au réseau routier québécois par l'extension de ce dernier;
- Améliorer l'accessibilité et faciliter l'utilisation polyvalente de la forêt par la construction et l'entretien des routes forestières et l'installation d'une signalisation appropriée;
- Effectuer l'amélioration des routes locales là où le besoin le justifie.

2° Infrastructures de transports

- Mettre en place des infrastructures inter-modales Rail-Route-Maritime et améliorer les installations portuaires afin de favoriser un transfert du transport de marchandises vers le rail et le bateau et ainsi réduire le transport lourd sur le réseau routier;
- Résoudre les problèmes d'engorgement au traversier de Tadoussac par l'ajout d'un 3^e bateau et la mise en place d'une solution permanente;
- Optimiser l'utilisation des installations aéroportuaires de la région; maintenir/améliorer les infrastructures aéroportuaires des localités isolées afin de faciliter leur desserte par les transporteurs nationaux et régionaux;
- Développer la concertation et le partenariat au niveau de l'accès et du partage d'infrastructures de transport nécessaires à l'exploration minière et à l'industrie minière et métallurgique;
- Améliorer les infrastructures portuaires et les aires d'entreposage nécessaires aux activités de pêche là où le besoin le justifie.

3° Services de transport

- Intensifier et améliorer le transport maritime des passagers entre la Côte-Nord, la Rive-Sud et Terre-Neuve;
- Favoriser le partenariat entre les différents fournisseurs et les utilisateurs de services de transport;
- Maintenir et améliorer le transport ferroviaire des passagers avec les villes nordiques.

4° Parcs industriels

- Procéder à l'aménagement des infrastructures d'accueil industriel nécessaires à l'expansion et à l'implantation d'industries manufacturières;

5° Approvisionnement énergétique

- Assurer la distribution des produits pétroliers en Minganie et sur la Basse Côte-Nord à un prix qui ne constituera pas un frein pour le développement.

Autres axes de développement :

Les deux autres axes de développement relatifs à l'enjeu Infrastructures et Services de bases ont rapport à l'éducation et au soutien à l'entrepreneuriat. Pour de l'information sur ceux-ci, on peut consulter le document Plan de développement stratégique de la Côte-Nord 1994-1999 et le Bulletin Développement régional en bref, du 10 septembre 1994 du CRD.

7.1.2 Les autres enjeux

En ayant fait des infrastructures publiques nécessaires à l'économie de base, un des trois grands enjeux de la planification stratégique, il est certain que les textes du plan stratégique relatifs aux autres enjeux parlent peu du transport, question d'éviter la redondance. Néanmoins, le fait que le plan stratégique soit orienté sur la relance économique de la Côte-Nord et que l'on accorde au transport un poids capital, il se trouve que plusieurs axes de développement de ces autres enjeux ont des liens importants avec le transport. L'importance des infrastructures de transport rejaille également sur certains enjeux relatifs à la qualité de vie du milieu.

Ainsi, les secteurs de développement des enjeux "*Économie de base*" et "*Amélioration de la qualité de vie*" qui peuvent avoir des incidents importants sur le transport sont les suivants:

- Augmenter la production de bois d'oeuvre et favoriser l'utilisation des résidus à des fins complémentaires;
- Favoriser l'implantation de nouvelles capacités de production de pâtes et papier dans la région;
- Améliorer la capacité concurrentielle, favoriser l'expansion de l'industrie minière et métallurgique nord-côtière et développer l'exploration, l'extraction et la transformation des minéraux industriels;
- Développer tout le potentiel énergétique des rivières en favorisant la construction de grands barrages et le développement de mini-centrales;
- Développer la pêche commerciale aux mollusques à l'aide de bateaux et soutenir les études environnementales s'y rapportant;
- Accentuer le développement de l'écotourisme, de l'observation de la nature et des activités de plein air comme produits touristiques de destination: tourisme d'aventure, motoneige, interprétation du patrimoine, observation et interprétation de la nature, excursion en mer et sur les grands bassins, canot-kayak, plongée, etc;
- Consolider et développer la chasse sportive au gros gibier et la pêche sportive et en améliorer la promotion;
- Accentuer dans la région la R & D (produits à valeur ajoutée, valorisation des résidus, moyens de transport) et la transformation de la matière ligneuse;
- Assurer la protection des berges sur la Côte-Nord;
- Viser l'amélioration de la qualité de l'environnement urbain et naturel ainsi que des habitats fauniques présents dans les localités nord-côtières.

7.2. L'ENTENTE-CADRE ET LES ENTENTES SPÉCIFIQUES DE DÉVELOPPEMENT DE LA CÔTE-NORD

Une Entente-cadre, incluant des ententes spécifiques, est signée entre le Gouvernement et l'instance régionale, après **entente sur les axes et les priorités du plan stratégique auxquels les signataires conviennent de s'associer**. Elle constitue un cadre de référence sur un horizon de trois à cinq ans, pour orienter l'action des ministères et organismes gouvernementaux en fonction des priorités de la région, ainsi qu'un cadre pour l'utilisation du Fonds d'interventions régionales (FIR)¹.

Les ententes spécifiques font partie intégrante de l'Entente-cadre. Il s'agit de conventions signées entre un Conseil régional et un ministère ou organisme gouvernemental pour l'adoption et l'adaptation de mesures, programmes et interventions en fonction des axes privilégiés de développement de la région.

En ce qui a trait à l'Entente-cadre de développement de la Côte-Nord, celle-ci a été signée par le Gouvernement du Québec et le CRD de la Côte-Nord, le 25 juin 1995. Cette Entente-cadre est valable pour 5 ans soit de 1995 à l'an 2000.

Les axes et les priorités de développements retenus dans l'Entente-cadre s'inscrivent dans la foulée et l'orientation donnée par le plan stratégique et en ce qui concerne le plan de transport de la Côte-Nord, celui-ci fait même l'objet d'une entente spécifique. Pour les besoins du plan de transport, les axes de développement de l'Entente-cadre ayant un rapport direct ou indirect avec le transport se trouvent dans les pages qui suivent. En fait, seules les priorités de développement liées à la formation et au développement de la main-d'oeuvre ne seront pas présentées, non pas qu'elles soient jugées moins importantes mais plutôt parce que le lien avec le transport est ténue.

¹ Secrétariat au développement des régions, Fiche-synthèse : *Entente-cadre*, mars 1995.

AXE : LE SUPPORT À L'ÉCONOMIE DE BASE

Aménager les infrastructures et services gouvernementaux en fonction du déploiement de l'économie de base.

Priorités de développement liées au transport

1- Améliorer le réseau routier d'intérêt national / provincial

Objectifs d'interventions

- 1.1 Améliorer le lien routier entre Fire Lake et Fermont (route 389);
- 1.2 Améliorer ou refaire le réseau de manière ponctuelle (points noirs, structures, etc...);
- 1.3 Désenclaver Natashquan;
- 1.4 Mettre à jour et mettre en oeuvre le plan intégré de transport de la Basse-Côte-Nord.

2- Élaborer le plan de transport multimodal de la région

Objectifs d'interventions

- 2.1 Élaborer la problématique et le plan de transport intégré de la Côte-Nord et mettre en place son plan d'exécution et de gestion;
- 2.2 Associer le milieu à l'élaboration du plan et à son exécution.

3- Résoudre les problèmes d'engorgement à la traverse Tadoussac / Baie-Sainte-Catherine

Objectifs d'interventions

- 3.1 Étudier la possibilité d'augmenter la capacité de transport des navires existants;
- 3.2 Étudier la faisabilité de solutions à long terme.

4- Assurer la distribution des produits pétroliers en moyenne et Basse-Côte-Nord

Objectifs d'interventions

- 4.1 Négocier un contrat d'approvisionnement avec une pétrolière;
- 4.2 Mettre en place une structure permanente de gestion.

AXE : RESSOURCES NATURELLES

Consolider et accroître l'exploitation des ressources naturelles et leur première transformation

et accroître significativement leur deuxième et troisième transformation.

Priorités de développement

1- Augmenter la production des produits de la forêt

Objectifs d'interventions

- 1.1 Pour augmenter la production de bois d'oeuvre et des pâtes et papiers, exploiter les matières ligneuses sous-utilisées (réf.: annexe 1);
- 1.2 Favoriser l'utilisation des résidus pour la production de pâtes et papiers, de panneaux agglomérés et d'énergie (réf.: annexe 1).

2- Promouvoir l'exploration minière et l'industrie minière d'exploitation

Objectifs d'interventions

- 2.1 Promouvoir l'exploration et favoriser le développement de l'industrie métallurgique et de l'industrie minière d'exploitation des minéraux industriels tout en faisant primer le critère de qualité des projets;
- 2.2 Soutenir et accentuer le financement de l'exploration minière (réf.: annexe 1).

3- Favoriser la diversification des entreprises existantes engagées dans la capture et la transformation des produits marins et soutenir les efforts de développement en aquaculture

Objectifs d'interventions

- 3.1 Développer la pêche et la transformation des espèces sous-utilisées désignées (pélagiques, mollusques et échinoïdés);
- 3.2 Privilégier la transformation des produits dans la région immédiate des sources d'approvisionnement;
- 3.3 Assurer la maîtrise des techniques d'élevage en vue de développer l'aquaculture et l'élevage des ressources marines;
- 3.4 Entreprendre des efforts de mise en marché et de commercialisation des produits.

AXE : RESSOURCES NATURELLES (suite)

4- Consolider la production agricole et accompagner le développement de certaines productions spécialisées

Objectifs d'interventions

- 4.1 Consolider la production laitière, l'horticulture en serres et développer la production bovine, horticole de plein champs et des petits fruits;
 - 4.2 Soutenir le développement de petites entreprises de transformation bio-alimentaire.
- 5- *Soutenir les activités de R. & D. et l'innovation technologique en partenariat avec l'entreprise privée*

Objectif d'intervention

- 5.1 Faciliter l'accès des PME manufacturières à l'information scientifique et technique, aux programmes gouvernementaux et aux services d'organismes publics de R. & D. dans les domaines : forêt, mines, pêches, environnement, électricité (réf.: annexe 1).
- 6- *Assurer le développement et la réalisation d'activités innovatrices de 2ième et 3ième transformation*

Objectifs d'interventions

- 6.1 Soutenir l'implantation de la qualité totale;
 - 6.2 Supporter les projets de R. & D.;
 - 6.3 Favoriser la formation de réseaux d'entreprises;
 - 6.4 Favoriser l'apport d'investissements étrangers et la formation d'alliances stratégiques avec des entreprises étrangères.
- 7- *Développer la sous-traitance et soutenir la commercialisation sur les marchés extérieurs*

Objectifs d'interventions

- 7.1 Identifier les créneaux de sous-traitance;
- 7.2 Soutenir la création d'un service régional d'exportation.

AXE : RESSOURCES NATURELLES (suite)

- 8- *Mettre en valeur le potentiel des lots privés et des terres publiques intramunicipales (TPI) et reconnaître la vocation multiressources des TPI*

Objectifs d'interventions

- 8.1 S'assurer de la compatibilité des schémas d'aménagement des MRC avec le Plan d'affectation des terres publiques;
- 8.2 Établir les conditions de mise en valeur des lots;
- 8.3 Mettre en place des mécanismes de gestion des ressources dans la zone de la forêt habitée, s'appuyant sur un partenariat gouvernement / milieu, pour assurer un développement durable de ses différents potentiels comprenant la forêt publique, la forêt privée et des usages récréo-touristiques, agricole ou autres.

AXE : LE TOURISME

Positionner la Côte-Nord comme destination touristique majeure principalement pour le tourisme de grande nature - aventure.

Priorités de développement

- 1- *Développer les équipements et les services de soutien aux produits "Grande nature - aventure" et "Motoneige"*

Objectifs d'interventions

- 1.1 Commercialiser les produits sur les marchés prioritaires du Québec;
 - 1.2 Localiser les projets dans les zones à meilleurs potentiels (pourvoires, parcs et réserves).
- 2- *Consolider et élargir l'éventail des activités de chasse et pêche sportives et accentuer leur promotion*

Objectifs d'interventions

- 2.1 Développer la pêche au saumon et la chasse au caribou;
 - 2.2 Développer des pourvoires de pêche au saumon en Minganie et en Basse-Côte-Nord;
 - 2.3 Optimiser l'exploitation de la chasse au cerf de Virginie dans l'Île d'Anticosti.
- 3- *Développer les équipements et les services de soutien aux produits "Circuit route des baleines" et "Séjour de villégiature"*

Objectif d'intervention

- 3.1 Mettre en valeur les attraits naturels, patrimoniaux, culturels, récréatifs et sportifs (réf.: annexe 1).
- 4- *Moderniser et diversifier l'hébergement commercial existant*

Objectifs d'interventions

- 4.1 Intégrer les établissements aux éléments attractifs;
- 4.2 Accroître la capacité d'accueil en Minganie et en Basse-Côte-Nord.

AXE : LE TOURISME (suite)

- 5- *Accroître le partenariat entre l'industrie touristique, les partenaires extérieurs et Tourisme Québec en optimisant l'utilisation des mécanismes existants dont les ATR*

Objectif d'intervention

- 5.1 Commercialiser les forfaits basés sur les produits prioritaires auprès des marchés prioritaires du Québec.

ANNEXE À L'ENTENTE-CADRE
CIBLES D'INTERVENTIONS

AXE : LE SUPPORT À L'ÉCONOMIE DE BASE

Priorité N° 13

Objectifs d'interventions

13.3 Favoriser le financement du démarrage d'entreprises

Cible d'intervention

- Favoriser le financement du démarrage et de l'expansion des TPE et PME, principalement dans les industries de 1^{ère}, 2^{ième} et 3^{ième} transformation des ressources naturelles.

13.4 Favoriser l'implantation des sociétés régionales et locales de capital de risque

Cible d'intervention

- En partenariat financier avec le milieu, à l'échelon des MRC et de la région.

AXE : RESSOURCES NATURELLES

Priorité N° 1

Objectifs d'interventions

1.1 Pour augmenter la production de bois d'oeuvre et des pâtes et papiers, exploiter les matières ligneuses sous-utilisées

Cibles d'interventions

- Favoriser l'exploitation des résineux dans les secteurs de Natashquan et de l'île d'Anticosti;
- Favoriser la transformation de la pâte en papier et la fabrication de produits de plus grande valeur ajoutée;
- Favoriser l'utilisation du bois de feuillus de trituration;
- Favoriser l'utilisation du bois de feuillus de faible qualité pour rentabiliser les récoltes.

- 1.2 Favoriser l'utilisation des résidus pour la production de pâtes et papiers, de panneaux agglomérés et d'énergie

Cible d'intervention

- Favoriser l'utilisation de résidus (sciures, planures) et des fibres recyclées pour la production de pâtes et papiers, de panneaux agglomérés et pour la production d'énergie (cogénération).

Priorité N° 2

Objectif d'intervention

- 2.2 Soutenir et accentuer le financement de l'exploration minière

Cible d'intervention

- Soutenir et accentuer le financement de l'exploration minière en étudiant notamment la possibilité de bonifier le régime des actions accréditives.

Priorité N° 5

Objectif d'intervention

- 5.1 Faciliter l'accès des PME manufacturières à l'information scientifique et technique, aux programmes gouvernementaux et aux services d'organismes publics de R. & D. dans les domaines : forêt, mines, pêches, environnement, électricité.

Cibles d'interventions

- Dans le domaine forestier, en vue d'accroître la 2^e et 3^e transformation de la ressource ligneuse;
- Dans le domaine de l'extraction du minerai et de la transformation des minéraux, métaux et leurs résidus, en vue de développer de nouveaux procédés;
- Dans le domaine des pêches, en vue de développer des procédés destinés à la valorisation et l'utilisation commerciale des résidus issus de la transformation des ressources marines;
- Dans le domaine de l'environnement, en vue de favoriser la réduction des déchets et trouver des solutions aux problèmes environnementaux particuliers à la région;
- Dans le domaine de l'électricité, en matière de production, de transport et de distribution d'électricité ainsi qu'en matière d'étude d'impact et de suivi environnemental.

AXE : LE TOURISME

Priorité N° 3

Objectif d'intervention

3.1 Mettre en valeur les attraits naturels, patrimoniaux, culturels, récréatifs et sportifs

Cibles d'interventions

- Entre les pôles de Tadoussac et Havre-St-Pierre / Natashquan (incluant l'île d'Anticosti) pour le produit "Circuit";
- À Tadoussac et dans les municipalités environnantes pour le produit "Séjour de villégiature".