

969678

RAPPORT DE STAGE EN MILIEU DE TRAVAIL, été 1993

Les Municipalités Régionales de Comté
et le Saint-Laurent

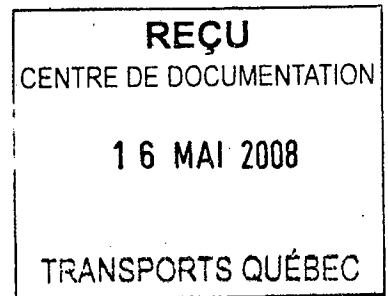
par

Éric Charbonneau

et

Marie-Andrée Faucher

Stagiaires, Université de Sherbrooke



Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent
Transports Québec
12 août 1993

CANQ
TR
SMVSL
127

Ministère des Transports
Centre de documentation
700, boul. René-Lévesque Est,
21^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1



Québec, le 13 août 1993.

Monsieur, Madame

À titre de responsable du stage en milieu de travail de Mlle Marie-Andrée Faucher et de M. Éric Charbonneau, il me fait plaisir de vous transmettre une copie de leur rapport.

Je tiens à vous remercier sincèrement pour votre collaboration à ce travail.

Vos suggestions et commentaires sont bienvenus.

Le gouvernement du Québec n'endosse ni ne rejète les idées exprimées dans ce rapport.

Bien à vous,

Hugues Morrissette
Directeur général
Secrétariat à la
mise en valeur du
Saint-Laurent

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
Mandat	3
Démarche utilisée	3
approche systématique	5
Enquête	5
objectifs de l'enquête	6
méthodologie	6
population cible	
élaboration du questionnaire	
collecte des données	
problèmes rencontrés lors de l'enquête	
Analyse des schémas d'aménagement	8
Résultats de l'enquête	10
Recommandations	16
Conclusion	17
Annexe I	
Historique	18
Annexe II	
Contenu obligatoire des schémas d'aménagement	19
Annexe III	
Questionnaire-Type	20
Annexe IV	
Liste des MRC visées par le questionnaire	24
Annexe V	
Certaines juridictions	25

Annexe VI	
Compilation des résultats de la question 2	28
Annexe VII	
Recommandations faites par les MRC	31
Personnes ressources	35
Bibliographie	36

INTRODUCTION

À l'ère de la mondialisation des marchés, les gouvernements auront des choix à faire. Premièrement, avec l'existence de paliers supra-nationaux tels que le GATT, l'ALENA, la CEE...les gouvernements centraux transfèrent une partie de leurs pouvoirs vers ces organisations. Les nations doivent s'aligner et alléger leur arsenal de politiques nationales et régionales en fonction des partenaires. Pour récupérer les forces vives de ses secteurs économiques, le gouvernement central est contraint de se refocaliser vers ses régions. Ce sont ses forces qui lui permettront de soutenir sa compétitivité à l'intérieur d'espaces commerciaux élargis. Il n'est donc pas surprenant de voir que plus une nation s'internationalise, plus elle semble redécouvrir ses régions.

Avec la réforme Ryan¹ portant sur la fiscalité municipale, une plus grande charge est imposée aux municipalités et par le fait même leur autonomie en est augmentée. Dans ce contexte, les municipalités régionales de comté (MRC) devraient être amenées à devenir des interlocuteurs de première ligne avec des partenaires socio-économiques tels les ministères des deux paliers de gouvernements, les municipalités, les organismes de promotion économique, les associations et les agents de développement, etc.

C'est aux MRC que revient la responsabilité première d'aménager le territoire dont le Saint-Laurent, en tant que ressource nationale prioritaire, fait partie. Le Saint-Laurent, ce majestueux fleuve qui possède des caractéristiques particulières: D'abord son gigantisme, qui offre une voie navigable de 3770 kilomètres (de la tête du lac Supérieur aux détroits de Cabot ou de Belle-Isle). Son bassin de drainage est de 1 344 000 kilomètres carrés, près de trois fois la superficie de la France, et son débit moyen est de 10 100 mètres cubes par seconde à Québec. Dans sa partie canadienne, le Saint-Laurent est situé dans la province de l'Ontario et du Québec.

1. Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les finances municipales. (Loi 145)

Ensuite, cette ressource colossale est sujette à des usages multiples. Une population totale de près de 100 millions d'habitants vit aux abords du système Saint-Laurent/Grands-Lacs. De ce nombre, près de 6.2 millions sont des Québécois. L'eau potable de près de 2.4 millions d'habitants du Québec provient du fleuve. Les régions les plus industrialisées du Québec se trouvent le long du fleuve Saint-Laurent. Les industries tirent leurs eaux du fleuve et y rejettent leurs effluents. À cela s'ajoute les eaux usées non traitées des municipalités, des industries de l'agro-alimentaire et des pâtes et papiers.

La navigation commerciale sur le Saint-Laurent revêt une grande importance économique. Les revenus provenant des activités touristiques impliquant le Saint-Laurent sont également vitaux. C'est pourquoi il est important que les MRC prennent en compte l'énorme potentiel qu'offre le Saint-Laurent dans leur développement économique et social.

MANDAT Dans le cadre d'un stage de formation à la maîtrise de l'Université de Sherbrooke, nous avons été mandatés pour dresser un portrait des préoccupations et orientations qu'ont les MRC riveraines en ce qui a trait à leurs zones riveraines sur le fleuve Saint-Laurent.

DÉMARCHE UTILISÉE

Nous avons débuté l'étude par un inventaire des différentes recherches effectuées dans le domaine. Un document de travail élaboré pour le MENVIQ qui s'intitule "Projet de mise en valeur du Saint-Laurent: élaboration d'un plan d'action" répertoriait, à partir des schémas d'aménagement des MRC riveraines du Saint-Laurent², les éléments d'information pertinents à l'égard de l'aménagement des rives du fleuve. Ce document a servi de base, quoique, pour les fins de l'étude, la lecture de tous les schémas d'aménagement s'avérait nécessaire.

Ces schémas sont à la base de l'organisation du territoire québécois. Ainsi, ils permettent de mesurer l'importance de l'intégration du Saint-Laurent dans la planification territoriale. Dans la province, on compte 95 MRC auxquelles s'ajoutent trois communautés urbaines (Montréal, Québec et Outaouais). Pour les fins de cette étude, la consultation des schémas d'aménagement a porté sur quarante-six MRC³ riveraines du Saint-Laurent, de ses principaux affluents (Rivière des Prairies, Rivière des Mille Îles, Rivière Saguenay) et des territoires associés au fleuve tels la Baie des Chaleurs et le golfe du Saint-Laurent⁴.

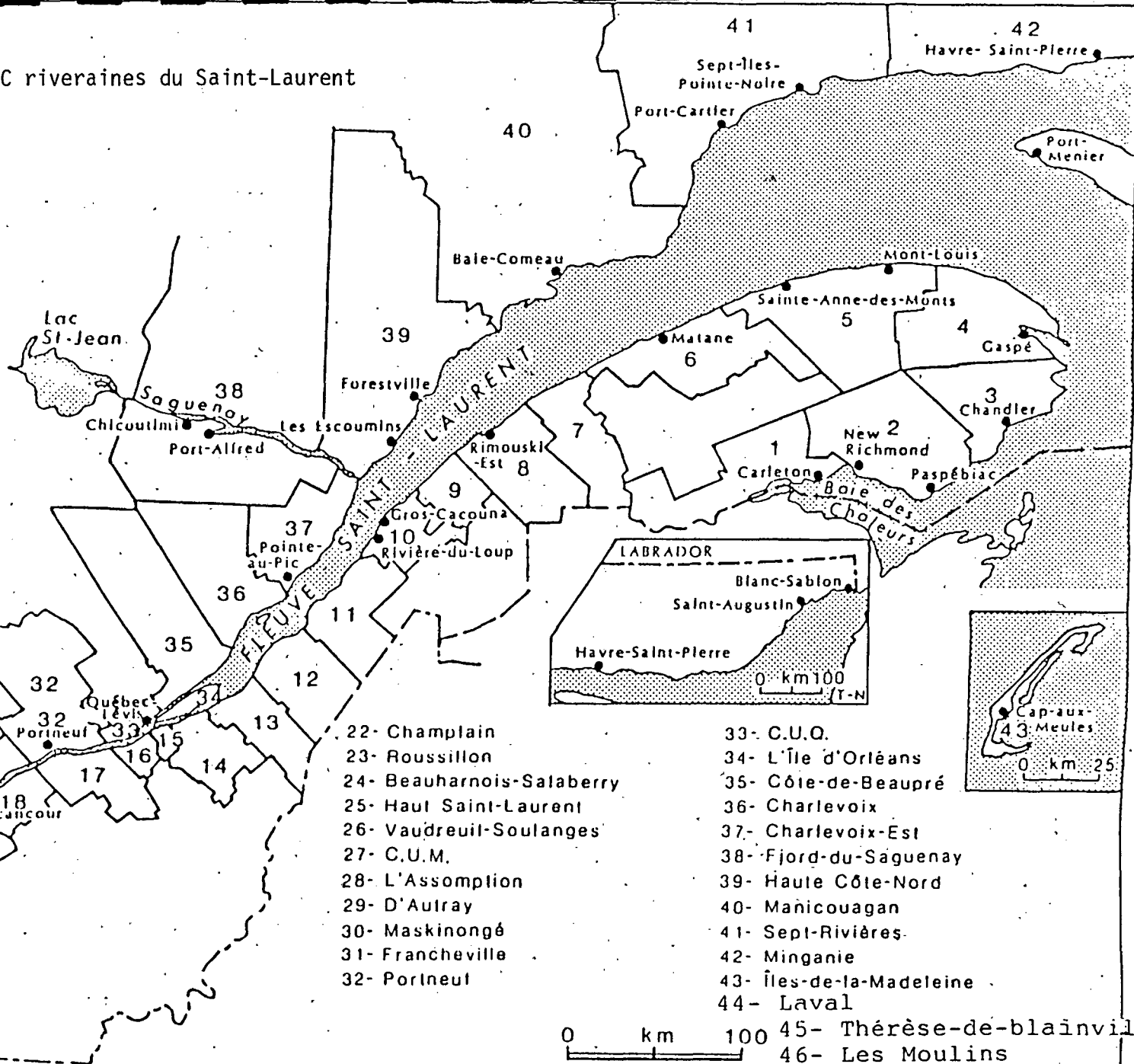
2. Voir annexe I pour l'historique des MRC (page 18).

3. Voir carte des MRC riveraines du Saint-Laurent à la page suivante.

4. Afin d'alléger le texte, le terme fleuve Saint-Laurent englobera les territoires associés au fleuve et ses affluents.

Carte des MRC riveraines du Saint-Laurent

- 1- Avignon
- 2- Bonaventure
- 3- Pabok
- 4- Côte-de-Gaspé
- 5- Denis-Riverin
- 6- Matane
- 7- La Mills
- 8- Rimouski-Nuigette
- 9- Les Basques
- 10- Rivière-du-Loup
- 11- Kamouraska
- 12- L'Islet
- 13- Montmagny
- 14- Bellechasse
- 15- Desjardins
- 16- Les Chutes-de-la-Chaudière
- 17- Loibinière
- 18- Bécancour
- 19- Nicolet-Yamaska
- 20- Bas Richelieu
- 21- Lajemmerais



Source: Québec, O.P.D.O. 1986

Cartographie: Guy Frumignac, Département de Géographie, Université de Montréal.

Approche systématique

L'approche utilisée consiste à bâtir un profil pour chacune des MRC. Cette méthode permet de standardiser le processus analytique à l'ensemble du territoire étudié. Les thèmes retenus s'appliquant aux zones riveraines du fleuve sont:

- les grandes orientations d'aménagement en relation directe ou indirecte avec le fleuve.
- les grandes affectations du sol.
- les projets d'activités, d'équipements et d'infrastructures majeures.
- les caractéristiques particulières de la MRC.

L'analyse du contenu des schémas d'aménagement permet d'évaluer la perception qu'ont les concepteurs des schémas d'aménagement de l'importance attribuée au fleuve Saint-Laurent. Cependant, il y a peu d'uniformité entre les schémas d'aménagement si ce n'est que dans le contenu obligatoire⁵. Le contenu des schémas varie énormément: d'une simple description du territoire à une description détaillée de la population, des données territoriales et des activités économiques et touristiques. D'où la difficulté de quantifier le degré d'importance accordé au Saint-Laurent.

ENQUÊTE

Un questionnaire⁶ a été élaboré et fut envoyé aux MRC ciblées⁷. Le but de cette enquête étant de vérifier si les MRC sont préoccupées par le Saint-Laurent et si oui, les raisons pour lesquelles elles le sont.

5. Voir annexe II pour le contenu obligatoire des schémas d'aménagement selon la Loi de l'aménagement et de l'urbanisme (page 19).

6. Voir annexe III pour un questionnaire-type (page 20).

7. Voir annexe IV pour la liste des MRC visées par le questionnaire (page 24).

Objectifs de l'enquête

- Connaître les préoccupations qu'ont les MRC envers le Saint-Laurent.
- Cibler les grandes orientations envisageables pour le Saint-Laurent.
- Déterminer l'importance du Saint-Laurent dans l'économie des MRC.
- Avoir la perception réelle des élus municipaux face au Saint-Laurent.
- Mesurer l'implication des MRC dans le processus décisionnel des dossiers concernant le Saint-Laurent.
- Vérifier l'adéquation dans la réalisation des projets encourus par les MRC en relation avec leurs préoccupations.
- Réanimer le débat sur les opportunités qu'offrent le Saint-Laurent.
- Penser à une vision commune régionale et provinciale du fleuve Saint-Laurent.

méthodologie

population cible

Notre enquête s'adressait aux quarante-quatre MRC riveraines du Saint-Laurent ainsi qu'aux deux communautés urbaines de Montréal et de Québec. Afin de respecter les contraintes budgétaires et de temps, les répondants ont été rejoints par la poste.

élaboration du questionnaire

Le questionnaire est composé de six questions dont deux sont de type fermé, en ce sens qu'un choix de réponses est proposé. Les autres questions sont à développement et elles sont d'ordre général ou particulier à chaque MRC.

collecte des données

Le sondage a été envoyé aux MRC à la mi-juin, 33% de celles-ci ont répondu. Puis un rappel fut posté le 5 juillet et le taux de réponse final atteint est de 94%. Le taux de participation est excellent et démontre l'intérêt qu'ont les MRC vis-à-vis le Saint-Laurent.

problèmes rencontrés lors de l'enquête

Lors de l'analyse de l'enquête, deux questions ont posé des difficultés d'interprétation, il s'agit des questions deux et six.

Un des deux problèmes rencontrés à la question deux, concerne la définition des termes utilisés. Par exemple, le vocabulaire employé tel que environnement, récréo-touristique, industrialo-portuaire, etc. aurait dû être défini. Ces termes larges, couramment utilisés portent parfois à interprétation. Il aurait été approprié de joindre un lexique afin d'uniformiser l'utilisation de ces termes. Le second problème provient du fait que les répondants n'ont pas donné le même type de réponse. La majorité ont utilisé la même cote à plus d'une reprise alors que les autres n'ont point répété la même cote plus d'une fois. Pour contourner ce problème, l'ordre de priorité des préoccupations a été pondéré ainsi: 5 points ont été accordés à la cote 1, 4 points ont été accordés à la cote 2 etc. 0 points à ceux n'ayant rien répondu de même qu'à ceux ayant répondu ne s'applique pas.

Étant donné le caractère personnalisé de la question six, son analyse pose certains problèmes puisqu'il est plus difficile de faire des comparaisons entre chacune. De plus, avec les informations demandées à la question numéro 6, il a été difficile de classifier les projets selon les catégories utilisées (environnement, récréo-touristique, ...)

Les questions à développement permettent aux répondants de donner des opinions. Par contre, elles laissent place à beaucoup d'interprétation. Finalement, il aurait été préférable lors de l'élaboration du questionnaire, d'avoir consulté un plus grand nombre d'intervenants se rapportant aux MRC et au fleuve Saint-Laurent.

Malgré toutes ces difficultés, beaucoup d'éléments qualitatifs et quantitatifs ont ressorti de l'enquête.

ANALYSE DES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT

Après consultation des différents schémas d'aménagement, force est de constater que le Saint-Laurent est très peu pris en considération dans l'organisation du territoire à l'exception de certaines régions. Parmi celles-ci, on retrouve la Côte-Nord et la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine où le développement du secteur des pêches et du tourisme maritime sont fortement valorisés. Dans la région de Québec, certaines MRC intègrent le fleuve en tant que ressource naturelle et enfin, une MRC de la région de Montréal et une autre de la région Bas-Saint-Laurent développent les activités portuaires. Bref, le fleuve Saint-Laurent est très peu présent dans les schémas d'aménagement. Une étude effectuée par Brian Slack et al. traitant de l'importance accordée aux ports de petite et moyenne taille par les représentants des MRC arrivent à une conclusion similaire en ce sens que peu de MRC citent leurs infrastructures portuaires et les voies navigables dans leur schéma.⁸

C'est en contactant des personnes ressources du milieu que certaines explications sont apparues. En effet, il appert que:

"Les MRC ne semblent pas préoccupées par le fleuve Saint-Laurent. Celui-ci relève des instances provinciales et fédérales. Elles préfèrent s'en tenir là où elles ont juridiction".

"Les MRC ont déjà amplement de préoccupations en ce qui a trait aux lacs et aux rivières qu'elles préfèrent faire fi du Saint-Laurent".

"Les MRC fonctionnent avec un budget réduit et par le fait même, elles sont limitées dans leurs actions".

Le Saint-Laurent est grandiose, mystique et par le fait même, très difficile à circonscrire. Le cadre législatif auquel le fleuve est soumis est complexe, sous réglementé et mal réglementé. Beaucoup d'intervenants y sont impliqués et alourdissent le processus d'intervention, de telle sorte que les initiatives sont peu encouragées.

8. Slack, Brian et al., Les considérations portuaires dans la planification régionale du Québec, janvier 1993, A être publié dans les Cahiers de géographie du Québec.

Mais ce c'est pas une raison pour ne pas s'en occuper car même si le Saint-Laurent est soumis à plusieurs lois de juridiction fédérale⁹, il n'en demeure pas moins que le fleuve est presque entièrement en territoire québécois et que le Québec a assurément son mot à dire. A titre d'exemple, lorsqu'il est question de pêche, tous les yeux sont rivés vers la Colombie-Britannique et les Maritimes et les gens écoutent. Il doit en être ainsi pour le Québec et le Saint-Laurent.

Si on revient à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et de façon plus précise, aux objectifs majeurs visés par les schémas d'aménagement, qui sont de:

- Planifier l'utilisation du territoire pour l'avenir
- Rentabiliser les équipements intermunicipaux et gouvernementaux
- Conserver et mettre en valeur les ressources de la région.
- Assurer la protection de l'environnement (qualité de l'eau) et la sécurité publique (zone inondable, de glissement de terrains)
- Coordonner les projets publics et privés

Ces objectifs sont généraux et offrent toute la latitude voulue pour y inclure le fleuve Saint-Laurent dans le schéma d'aménagement. Notons que lors de l'élaboration des schémas d'aménagement, les ministères dont celui des Transport devaient fournir leurs orientations. Pour diverses raisons, ce dernier n'a pas diffusé de façon efficace ses orientations par rapport au Saint-Laurent et aux transports inter-modaux.

9. Voir en annexe V les principales lois fédérales et provinciales encadrant le Saint-Laurent (page 26).

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE

Le taux de participation des MRC et des communautés urbaines à l'enquête est de 93.5%, la moyenne par région administrative du gouvernement du Québec varie de 83% à 100%. Nous trouvons ce résultat excellent et représentatif de la réalité. Les pourcentages qui suivront, seront calculés à partir des MRC ayant répondu au sondage.

La question numéro 1 demandait si le fleuve Saint-Laurent joue un rôle important dans l'économie des MRC

- 65% des MRC sont d'accord pour dire que le Saint-Laurent joue un rôle important dans leur économie.
- 23% sont moyennement en accord, de celles-ci plus de 50% proviennent de la région Chaudière-Appalaches.
- 12% sont en désaccord, il s'agit des MRC de la région de Lanaudière (Les Moulins, D'Autray et l'Assomption), des MRC de Lotbinière et du Fjord-du-Saguenay.

Il est évident que le Saint-Laurent joue un rôle important dans l'économie de la majorité des MRC. Cependant il serait bon de noter que les MRC qui sont en total désaccord sont situées le long des affluents du Saint-Laurent à l'exception de Lotbinière, qui, pour sa part, n'y voit pas de retombées économiques importantes.

La question numéro 2 portait sur les préoccupations qu'ont les MRC à l'égard du Saint-Laurent et de son littoral.

Le tableau de la page suivante est un cumulatif des réponses obtenues¹⁰. En utilisant celles-ci selon la pondération expliquée dans la méthodologie, de façon globale, ce sont les préoccupations environnementales et récréo-touristiques qui sont de loin les plus prioritaires. Par la suite, quasi ex-aequo viennent les préoccupations industrialo-portuaires, industrielles et immobilières et loin derrière les préoccupations agricoles.

10. Voir annexe VI pour les résultats détaillés de toutes les MRC (page 28).

Préoccupations des MRC

Tableau cumulatif

	environnemental	récréo- touristique	industriel	industriale portuaire	immobilier	agricole	autre
Cote							
1	23	19	5	9	2	0	2 (pêche/batillage)
2	14	13	5	7	3	3	2 (pêche/patrimonial)
3	1	6	9	7	17	7	2 (pêche/patrimonial)
4	3	2	8	2	5	7	1 (pêche)
5	1	2	5	4	7	4	
0	0	0	8	12	6	17	
Ceux n'ayant rien répondu	1	1	3	2	3	5	36
Total pondéré	181	171	93	102	90	51	26
Indice Environnement = 100	100	94.5	51.4	56.4	49.7	28.2	14.4

La question numéro 3, demandait si le Saint-Laurent peut être considéré comme un moteur de développement économique potentiel et si oui, pour quelle raison.

- 86 % des MRC considèrent le Saint-Laurent comme un moteur économique potentiel. De ces MRC, 95% considèrent les activités récréo-touristiques comme étant un secteur de développement économique. Il faut noter que ces MRC considèrent qu'il y a d'autres activités reliées au fleuve qui peuvent aussi générer des retombées économiques: les activités portuaires avec 32 %, les activités industrielles et le transport maritime (traverse, service intermodale, etc.) avec 24 %, les ressources marines (pêche commerciale) et la villégiature (privée et publique) qui compte pour 14 %.

- Pour différents motifs, six MRC ne perçoivent pas le fleuve comme un moteur économique potentiel. Les principales raisons sont que le Saint-Laurent a un potentiel récréo-touristique mais pas suffisant pour être un moteur de développement économique ou encore que le fleuve est perçu comme une contrainte (érosion des berges, zones inondables, obstacles à un réseau interrive via la voie maritime,...).

Avec la venue de la révision des schémas d'aménagement, la question numéro 4 demandait d'énumérer quelles seraient les trois recommandations par rapport au Saint-Laurent?

Quelques 106 recommandations¹¹ ont été faites allant des plus générales aux plus précises. Un regroupement s'imposait puisque les mêmes idées sont revenues à plusieurs reprises, ainsi quatre grandes recommandations en sont découlées:

- Faciliter l'accès au fleuve et à ses rives, 30 % des MRC.
- Préserver, développer et mettre en valeur les potentiels récréo-touristiques et patrimoniaux (pistes cyclables, parc marin, centre d'interprétation, etc.) 42 % des MRC.
- Investir davantage dans l'assainissement du Saint-Laurent, de ses tributaires et des eaux usées, 42 % des MRC.
- Protéger les berges, les zones inondables, les bandes riveraines, etc., 6% des MRC.

11. Une liste exhaustive est en annexe VII (page 31).

Pour conclure cette section, une recommandation a retenue l'attention de par son approche synthétique, en ce sens qu'elle résume bien la problématique du Saint-Laurent. Elle s'énonce ainsi: Favoriser la multi-fonctionnalité des usages en fonction de l'utilisation du plan d'eau et du milieu riverain. Le Saint-Laurent est un immense territoire et il peut servir à plusieurs fins. Il faut trouver un juste équilibre entre l'environnement et le développement économique et social dans un contexte de développement durable.

La première partie de la question numéro 5 se lit comme suit: "Étant donné les nombreux intervenants agissant dans les dossiers concernant le Saint-Laurent, croyez-vous être partie prenante du processus décisionnel?"

La réponse à cette question est très claire car 80% des MRC ont répondu qu'elles se sentent peu ou nullement impliquées dans le processus décisionnel. Certaines MRC prétendent que dans les dossiers locaux, elles sont un interlocuteur important dans le processus de décision mais pour les dossiers de plus envergure plus il est difficile d'influencer les décisions. Une MRC va plus loin en mentionnant que malgré l'existence d'un schéma d'aménagement et d'une planification stratégique au sein de la région, elle ne croit pas être partie prenante du processus décisionnel, s'il en existe un. Une autre MRC ajoute que la preuve est faite à savoir que les décideurs se foutent éperdument de nos recommandations. C'est pourquoi il y a un tel marasme.

Dans quelques régions, la MRC devient un interlocuteur de première ligne avec des partenaires socio-économiques tels les ministères de deux niveaux de gouvernements, les municipalités, les organismes de promotion économique, les associations et les agents de développement, etc.

"Il n'en demeure pas moins que le processus d'émergence des MRC est complexe compte tenu de la précarité de leur statut comme palier intermédiaire et de la relative acceptation de celles-ci par le milieu en tant qu'organisme d'intervention régionale. En effet, l'influence d'une MRC peut évoluer suivant plusieurs facteurs dont le leadership du corps politique, la compétence de son personnel technique, l'efficacité de l'organisation à fournir des services, la conjoncture offerte relativement aux interrelations avec ses partenaires régionaux et autres."¹²

12. Audette, Richard, Les MRC dix ans après: un bilan de leur engagement, 1992, Québec, Ministère des Affaires municipales, p.13.

La seconde partie de la question numéro 5 demande quelles seraient les améliorations à apporter en ce sens?

A plusieurs reprises, les répondants ont mentionnés qu'il faudrait un mécanisme de consultation, de concertation et de conciliation entre les différents intervenants dont Hydro-Québec, l'Administration de la voie maritime, les ministères concernés tels que Affaires municipales, Transports, Agriculture pêcheries et alimentation, Loisirs chasse et pêche, Environnement, Industrie, commerce et technologie et le monde municipal (local et régional).

Il faudrait penser à une amélioration de la législation sur le Saint-Laurent afin que chaque MRC riveraine du fleuve soit consultée. Par exemple, mesures d'urgence, navigation, transport maritime, marina, projet de règlement affectant un élément du fleuve.

La question numéro 6 portant sur les différents projets susceptibles d'affecter le fleuve Saint-Laurent ou son littoral, permet de faire le lien entre les projets exposés dans les schémas d'aménagement et les préoccupations.

Cette question a été particulièrement difficile à analyser, étant donné qu'un projet peut par exemple, affecter à la fois l'environnement, l'agriculture et le tourisme. De plus, beaucoup de projets étaient reliés à des infrastructures, d'où l'obligation d'en créer un autre type. Il est à noter que le terme environnement est très large. Il a été convenu que les projets à caractère environnemental se résument à des projets ayant des actions directes se rapportant à la protection de la nature tels que: la protection de berges, l'assainissement des eaux usées, etc.

On dénombre 168 projets d'activités, d'équipements et d'infrastructures pour les zones riveraines du Saint-Laurent. Certains sont complétés, d'autres en voie de réalisation ou à l'étude et parfois abandonnés.

Plus de la moitié (54 %) des projets inventoriés sont de type récréo-touristique. Ils prennent diverses formes telles que des rampes de mise à l'eau pour bateaux de plaisance, des marinas, des circuits touristiques le long du fleuve, des parcs, etc.

Il est à noter que seulement 18 % des projets sont reliés à l'environnement alors que les préoccupations environnementales venaient au premier rang. Avec la conjoncture économique qui est difficile les projets ayant un impact économique plus visible à court terme sont priorisés.

Les projets reliés aux infrastructures comptent également pour 18% des projets. Ceux-ci sont des plus variés, routes bordant le fleuve, lignes électriques, salles d'attentes pour les traversiers, dragages, etc...

Les projets industrialo-portuaires comptent pour 8 % des projets totaux. Ceux-ci regroupent l'aménagement de ports de mer, quais commerciaux, services de traversiers pour transport lourd et léger.

Suite à l'analyse des questions deux et six une adéquation peut être faite entre les préoccupations récréo-touristiques et les projets récréo-touristiques mais il est loin d'en être de même pour l'environnement.

Il faut admettre qu'il existe une divergence entre la lecture des schémas d'aménagement et la perception de certaines autorités municipales d'autant plus que les schémas d'aménagement ont été rédigés par des consultants externes. En effet, 65% des MRC sont d'accord pour dire que le fleuve Saint-Laurent joue un rôle important dans leur économie, alors que le Saint-Laurent est à peine mentionné dans les schémas d'aménagement. Aussi, selon le rapport Slack¹³, 67% des représentants des MRC ont déclaré que le transport maritime répondait adéquatement à la demande locale et que le transport maritime était important alors que près des trois quarts des MRC ne mentionnent pas un potentiel navigable ou un potentiel maritime dans leur schéma.

13. Slack Brian et al., Les considérations portuaires dans la planification régionale du Québec, janvier 1993, A être publié dans les Cahiers de géographie du Québec, p.13.

RECOMMANDATIONS

- Organiser un colloque rejoignant tous les intervenants du milieu (ministères fédéraux et provinciaux, MRC, conseil développement régional, etc.) dans le but de relancer le débat sur le Saint-Laurent pour développer une vision commune régionale et même provinciale et aboutir sur un plan d'action détaillé et réaliste.
- Mise sur pied d'une structure de concertation et d'échanges ou d'un comité conjoint fédéral-provincial-municipal ayant pour mandat de faciliter et d'encourager les régions à se doter d'outils pour maximiser le potentiel du fleuve Saint-Laurent dans les régions.
- Faciliter le transfert de la gestion et de la propriété de certains terrains fédéraux et/ou provinciaux le long du fleuve à des organismes de la région dans le but de stimuler le développement économique régional.
- Inclure les juridictions territoriales multiples dans la révision des schémas d'aménagement, actuellement en cours.
- Diminuer le nombre d'intervenants à chaque niveau (fédéral et provincial) dans le but d'avoir un lien plus direct et un service plus approprié aux demandes des MRC.
- Élargir le thème "mise en valeur du Saint-Laurent" afin d'y intégrer ses principaux affluents.
- Faire en sorte que les juridictions affectant le Saint-Laurent soient moins complexes et plus adéquates.

CONCLUSION

Le fleuve Saint-Laurent a joué un rôle déterminant dans l'histoire du Québec. Son caractère unique et son fort potentiel de développement économique et social devraient être davantage pris en considération.

Les MRC ont des préoccupations et des orientations en ce qui a trait au Saint-Laurent mais celles-ci ne se retrouvent guère dans les schémas d'aménagement. Cependant, dans le processus de révision, on dénote une plus grande sensibilisation puisque certaines MRC semblent vouloir y intégrer les divers potentiels qu'offre le Saint-Laurent

En terminant, nous tenons à remercier M. Hugues Morrissette qui a su nous diriger vers des personnes ressources ainsi que toutes les personnes contactées pour nous avoir accordé de leur précieux temps ainsi que tous ceux qui se sont donnés la peine de répondre à notre questionnaire.

ANNEXE I

HISTORIQUE

Origines des MRC.

Le projet de loi sur l'urbanisme et l'aménagement de 1976 proposait l'élaboration des schémas obligatoires au niveau des agglomérations urbaines . Ce projet de loi avait pour effet de consacrer la division traditionnelle des municipalités en deux milieux: le rural et l'urbain. Il pouvait également avoir pour effet de faire passer des municipalités d'un groupe à l'autre, étant donné que des municipalités rurales deviennent membres de conseils d'agglomération alors que certaines concentrations ne comprennent pas nécessairement toutes les cités et villes. Ces municipalités régionales devront élaborer des schémas d'aménagement pour l'ensemble de leur territoire et en assurer le respect dans les plans directeurs que seront tenus d'adopter les municipalités membres. Dans un deuxième temps, elles seront l'assise de la décentralisation gouvernementale.

C'est en 1979, à partir de la loi 125, que furent créées une à une les MRC. Actuellement, on en dénombre quatre-vingt-seize ainsi que trois communautés urbaines. Comme structure décisionnelle et d'intervention, la MRC occupe le palier intermédiaire entre la région administrative et les municipalités locales.

La MRC est une nouvelle venue comme organisme. Elle réunit des caractéristiques des deux autres paliers régionaux. Elle est dotée d'un pouvoir en matière de planification lui permettant de contribuer à l'organisation des activités sur son territoire. Au-delà de leur responsabilité principale, c'est-à-dire l'aménagement du territoire, et cela pour diverses raisons dont particulièrement celle de pouvoir réaliser son mandat d'aménagement du territoire ou de pouvoir répondre aux attentes du milieu, la MRC est amenée à élargir son champ d'influence.

En effet, à partir de leur mandat premier, celui d'élaborer le schéma d'aménagement du territoire et donc de concerter le milieu à cette fin, les MRC, de façon générale, sont devenues des institutions crédibles qui ont pris beaucoup d'importance et qui semblent correspondre aux attentes de leur milieu.

ANNEXE II

Contenu obligatoire des schémas d'aménagement

- Les grandes orientations de l'aménagement du territoire de la municipalité régionale de comté.
- Les grandes affectations du territoire pour l'ensemble du territoire de la municipalité régionale de comté.
- La délimitation de périmètres d'urbanisation.
- L'identification de zones où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique telles les zones d'inondation, d'érosion, de glissement de terrains et autres phénomènes naturels.
- L'identification des territoires présentant pour la municipalité régionale de comté un intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique.
- L'identification, la localisation approximative et, s'il y a lieu, les échéanciers de réalisation des équipements et infrastructures que la municipalité régionale de comté considère de caractère intermunicipal.
- L'identification et la localisation approximative des équipements et des infrastructures à être mises en place par le gouvernement, ses ministères et ses mandataires ainsi que par les organismes publics et les corporations scolaires.
- L'identification et la localisation approximative des réseaux majeurs d'électricité, de gaz, de télécommunications et de câblodistribution.
- Un schéma doit comprendre un document complémentaire portant sur les normes minimales à être respectées par les règlements adoptés par les municipalités.
- Un schéma d'aménagement peut aussi comprendre un contenu facultatif.

ANNEXE III

Questionnaire-Type

Nom du Préfet
 Nom de la MRC
 Adresse
 Case postale
 Ville
 Code postal

date

Étant donné la courte durée de notre mandat, il serait grandement apprécié que le questionnaire soit rempli et retourné avant le 30 juin.

Merci à l'avance de votre collaboration.

1- Le fleuve Saint-Laurent joue un rôle important dans l'économie de la MRC de...

en accord

moyennement en accord

en désaccord

2- Indiquez par ordre de priorité, les préoccupations qu'a la MRC de..., à l'égard du Saint-Laurent et de son littoral, selon les catégories suivantes?

1 à 5 du plus prioritaire au moins prioritaire

0 ne s'applique pas

environnemental

récréo-touristique

industriel

industrialo-portuaire

immobilier

agricole

autre(s), précisez

3- Nous avons entendu dire que les nouveaux schémas d'aménagement seraient plus orientés vers le développement économique. Considérez-vous le Saint-Laurent comme un moteur de développement économique potentiel chez vous? Pourquoi?

4- Dans votre MRC, lors d'un prochain schéma d'aménagement, par ordre d'importance, quelles seraient vos trois recommandations par rapport au Saint-Laurent?

5- Étant donné les nombreux intervenants agissant dans les dossiers concernant le Saint-Laurent, croyez-vous être partie prenante du processus décisionnel?
Si oui, comment? Si non, pourquoi?

Quelles seraient les améliorations à apporter en ce sens?

6- Dans votre schéma d'aménagement actuellement en vigueur, vous avez différents projets susceptibles d'affecter le fleuve Saint-Laurent ou son littoral. A quelle étape ces projets sont-ils rendus? (conception, développement, réalisation, opération...)

- Projets spécifiques à chaque MRC¹⁴

- Autre(s) projet(s) susceptible d'influencer le Saint-Laurent ou son littoral

7- Commentaire(s)

En vous remerciant d'avoir bien voulu nous accorder de votre temps.

Pour tous renseignements supplémentaires veuillez communiquer avec
M. Éric Charbonneau ou Mme Marie-Andrée Faucher au (418) 643-7788.

14. Chacune des MRC a reçu un questionnaire comprenant le rappel spécifique de leurs projets initiaux.

ANNEXE IV

Liste des MRC visées par le questionnaire

Avignon
 Bas-Richelieu
 Beauharnois-Salaberry
 Bécancour
 Bellechasse

Bonaventure
 Champlain
 Charlevoix
 Charlevoix-Est
 Chutes-de-la-Chaudière

Communauté urbaine de Québec
 Communauté urbaine de Montréal
 Côte-de-Gaspé
 Côte-de-Beaupré
 D'Autray

Desjardins
 Denis-Riverin
 Fjord-du-Saguenay
 Francheville
 Haut-Saint-Laurent

Haute-Côte-Nord
 Iles-de-la-Madeleine
 Ile-d'Orléans
 Kamouraska
 Lajemmerais

La Mitis
 L'Assomption
 Laval
 Les Basques
 Les Moulins

L'Islet
 Lotbinière
 Manicouagan
 Maskinongé
 Matane

Minganie
 Montmagny
 Nicolet-Yamaska
 Pabok
 Porneuf

Rimouski-Neigette
 Rivière-du-Loup
 Roussillon
 Sept-Rivières
 Thérèse-de-Blainville

Vaudreuil-Soulanges

Total de 46 MRC

NB: Les MRC en caractère gras ont répondu au questionnaire, soit 93 %..

ANNEXE V

CERTAINES JURIDICTIONS

Le fleuve Saint-Laurent est soumis à un cadre législatif tant fédéral que provincial.

Les compétences législatives attribuées au Parlement fédéral sont :

- La loi sur la protection des eaux navigables
- La loi sur la marine marchande du Canada
- La loi sur les pêches
- La loi canadienne sur la protection de l'environnement
- La loi canadienne sur l'évaluation environnementale

Les compétences législatives attribuées au Parlement provincial sont:

- La loi sur la qualité de l'environnement
- La loi sur l'aménagement et l'urbanisme et la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables

Lois fédérales

La loi sur la protection des eaux navigables

En vertu de sa compétence sur la navigation, le Parlement fédéral a adopté la loi sur la protection des eaux navigables. C'est donc le Parlement fédéral qui détient une compétence exclusive pour édicter des normes qui portent sur cette importante activité économique qu'est la navigation. Par exemple, c'est le gouvernement fédéral qui décide de la profondeur du chenal dans le fleuve pour assurer la navigation. L'exercice de cette compétence législative sur la navigation entraîne la réalisation d'activités concrètes comme celle du dragage. Notons que c'est le Québec qui est le propriétaire du lit du fleuve Saint-Laurent. Cependant, compte tenu du fait que le Parlement fédéral détient une compétence sur la navigation, il est habilité à draguer dans le lit du fleuve afin d'assurer l'exercice de cette activité qu'est la navigation.

La loi sur les pêches

En vertu de sa compétence sur les pêcheries, le Parlement fédéral a adopté la Loi sur les pêches. Précisons tout de suite que c'est le Québec qui est propriétaire des poissons qui sont dans le fleuve Saint-Laurent. La Loi sur les pêches autorise cependant le Parlement fédéral à adopter plusieurs mesures législatives et réglementaires afin de protéger ces mêmes poissons, notamment des mesures touchant les techniques de prises et des normes ayant trait au rejet de substances nocives.

La loi canadienne sur la protection de l'environnement

Le Parlement fédéral possède des terres (domaine public fédéral) et des ouvrages. Il doit adopter des normes afin de s'assurer que ces propriétés ne soient pas à l'origine ou victime d'une quelconque pollution. Le Canada se doit également d'être en mesure de respecter ses obligations internationales en matière d'environnement. Par exemple, le Canada fait partie de la Commission mixte internationale, dont les pouvoirs, les responsabilités et les fonctions s'appliquent à l'écosystème des Grands Lacs et la partie internationale du fleuve Saint-Laurent. Les décisions de cette commission peuvent se répercuter sur toutes les sections du fleuve Saint-Laurent y compris la section québécoise. En vertu des compétences qu'il détient entre autres sur le domaine public fédéral, les relations internationales et la pollution interprovinciale, le Parlement fédéral a adopté la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

La loi sur l'évaluation de l'environnement

Cette Loi prévoit que le gouvernement fédéral peut, par règlement, désigner des projets pour lesquels une étude environnementale approfondie est obligatoire. Ces mêmes projets, entre autres, pourraient éventuellement être soumis à des audiences publiques tenues par des commissions d'évaluation environnementale dont la mise sur pied est prévue par la Loi. Ces audiences permettent une participation directe des citoyens et des groupes à l'évaluation des impacts environnementaux de certains projets. Donc, pour un certain nombre de projets qui relèvent de ses champs de compétence, le Parlement fédéral a mis sur pied des mécanismes de prise de décision qui réalisent une certaine démocratie directe.

Lois provinciales

La Loi sur la qualité de l'environnement

En vertu des articles 109 et 117 de la Loi constitutionnelle de 1867, le Québec est propriétaire des terres publiques situées sur son territoire, y compris le lit du fleuve Saint-Laurent, les grèves, les battures et les rives de ce même fleuve, sauf ce qui appartient au domaine public fédéral et ce qui a été aliéné de quelque façon aux particuliers. En vertu des compétences que le Québec détient sur son domaine public sur la propriété des droits civils, il a adopté la Loi sur la qualité de l'environnement. Ce texte législatif accorde au gouvernement québécois un imposant pouvoir réglementaire qui lui permet de façon pratique de fixer des normes touchant les multiples facettes de l'environnement.

Cette loi accorde non seulement un vaste pouvoir réglementaire permettant au gouvernement d'élaborer des normes concernant les diverses composantes de l'environnement, elle établit en outre un mécanisme particulier de prise de décision relativement à un certain nombre de projets dont la liste est prévue par le règlement.

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et la Politique de protection des rives du littoral inondable

Cette politique constitue un cadre d'orientation qui permet aux municipalités de formuler des normes relatives à la protection des rives, y compris les rives du Saint-Laurent. Elle met à contribution deux importantes lois, à savoir la loi sur la qualité de l'environnement et la loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

En effet, pratiquement toutes les lois auxquelles nous avons fait allusion antérieurement contiennent, à des degrés divers, des dispositions qui autorisent l'établissement de multiples formes de collaboration entre deux ordres de gouvernement. Encore faut-il manifester la volonté politique nécessaire pour que s'établissent ces formes de collaboration.

L'existence de ces nombreuses structures ministérielles, dont certaines sont à vocation économique, environnementale, agricole, industrielle rendent difficile une approche intégrée et globale à l'égard du fleuve.

ANNEXE VI
compilation des résultats de la question 2¹⁵

	environnemental	récréotouristique	industriel	industriolo portuaire	immobilier	agricole	autre	Fréquence des réponses
BAS-SAINT-LAURENT								
La Mitis	2	1	5	3	4	2	2(pêche)	7
Les Basques	1	1	2	1	3	3		6
Matane	4	3	2	1	5	5		6
Rimouski/Neigette	1	1	3	2	4	0		6
Rivière-du-loup	3	2	3	2	4	4		6
Kamouraska	1	2	0	0	0	4	3(pêche)	7
QUÉBEC								
CUQ	1	1	1	1	3	0		6
Charlevoix	1	1	2	2	1	3		6
Charlevoix-Est	1	2	5	3	5	4		6
Côte-de-Beaupré	1	2	3	4	3	4		6
Ile d'Orléans								0
Portneuf								0
MAURICIE BOIS-FRANCS								
Bécancour	1	2	4	3	5			5
Francheville	2	1	0	0	0	0		6
Maskinongé	2	1	0	0	0	3		6
Nicolet-Yamaska	1	1	0	0	3	3		6

15. Indiquez par ordre de priorité les préoccupations qu'a la MRC de..., à l'égard du fleuve Saint-Laurent et de son littoral, selon les catégories suivantes? 1 à 5 de plus prioritaire au moins prioritaire.
(environnement, récréotouristique, industriel, industriolo-portuaire, immobilier, agricole, autre)

	environnemental	récréo- touristique	industriel	industriale portuaire	immobilier	agricole	autre	Fréquence des réponses
MONTREAL								
CUM	1	2		1		0		4
COTE-NORD								
Haute-Côte-Nord	4	5	1	2	3	0		6
Manicouagan	1	3	1	1	3	0		6
Minganie	2	2	3	1	4	0	1(villégiature)	7
Sept-Rivières	2	1	1	1	5	5	2(patrimonial)	7
GASPÉSIE ILES-DE-LA- MADELEINE								
Avignon	2	1	4	3	5	0		6
Bonaventure	1	1	2	1	4	4		6
Denis-Riverin	2	3	2	0	2	0	4 (pêche)	7
Côte-de-Gaspé	4	5	3	5	2	0		6
Pabok	1	2	4	2	0	0		6
Iles-de-la-Madeleine	2	3	1	4	0	0		6
CHAUDIÈRE- APPALACHES								
Bellechase	2	1	5	0	3	4		6
Desjardins	1	1	3	1	3	3		6
Chutes-de-la-Chaudière	5	4	0	0	3	2		6
L'Islet	2	2	5	5	3	3		6
Lotbinière	2	1					3(patrimonial)	7

	environnemental	récréo- touristique	industriel	industriale portuaire	immobilier	agricole	autre	Fréquence des réponses
Montmagny								0
LAVAL								
Laval	1	3	4	2	5			5
LANAUDIÈRE LAURENTIDE								
D'Autray	1	1	4	0	3	3		6
L'Assomption	1	3	0	0	3	0	1(batillage)	7
Les Moulins	1	1	4	0	3	0		6
Thérèse-de-Blainville	2	4	3	5	1			5
MONTÉRÉGIE								
Beauharnois-Saleberry	1	2	4	3	5	0		6
Champlain	2	1	0	0	3	0		6
Lajemmerais	1	2	3	2	3	2		6
Bas-Richelieu								
Haut-Saint-Laurent	1	2	4	5	2	5		6
Roussillon	1	1	3	3	3	5		6
Vaudreuil-Soulanges	1	2	5	0	3	4		6
SAGUENAY LAC-SAINT-JEAN								
Fjord-du-Saguenay	2	1	0	3	0	0		6

ANNEXE VII

RECOMMANDATIONS FAITES PAR LES MRC

Environnementales

- Améliorer la qualité de l'eau et des berges. (2)¹⁶
- Dépollution. (2)
- Revoir le bien fondé des normes appliquées dans la plaine inondable.
- Protection du Saint-Laurent contre les désastres pétroliers.
- Conservation et préservation du fleuve (rives, eaux, etc...).
- Préserver les rives, le littoral et les plaines inondables de la rivière des Milles-Îles et la Rivière des Prairies.
- Investir davantage dans l'assainissement du Saint-Laurent, de ses tributaires et des ses rives, dans le cadre de nos moyens d'intervention (juridictions et capacités financières). (4)
- Préservation et protection des plans d'eau et du couloir fluvial source d'approvisionnement en eau potable.
- Protection du cachet environnemental de la Baie-des-Chaleurs.
- Conservation du milieu naturel riverain. (2)
- Aménager les berges des îles contre l'érosion.
- Protection environnementale. (4)
- Contrer le batillage.
- Assainissement du fleuve. (4)

16. Le chiffre entre parenthèses correspond à la fréquence de la réponse obtenue.

- Cartographier les zones inondables et les protéger.
- Encourager la mise en valeur du fleuve.
- Normes concernant le transport des produits dangereux. (2)
- Mise en valeur du littoral.
- Protection des berges. (3)
- Protection des bandes riveraines par des mesures restrictives concernant la construction d'ouvrages. (4)
- Formation d'un comité (environnemental/municipal).
- Assainissement des eaux. (5)
- Conserver et mettre les principales caractéristiques écologiques et esthétiques d'intérêt régional. (2)
- Normes concernant la protection du littoral.
- Contrôle de son débit annuel.
- Respect et mise en valeur du milieu naturel.

Récréo-touristiques

- Préserver le potentiel récréo-touristique. (2)
- Développer et mettre en valeur des potentiels récréo-touristiques et patrimoniaux. (11)
- Faciliter l'accès au fleuve. (5)
- Préservation d'espaces non construits donnant sur le fleuve.
- Que l'on investisse dans le Parc marin du Saguenay/St-Laurent pour qu'il devienne vraiment un moteur de développement économique.
- Accessibilité aux rives du fleuve (7 fois).

- Développer diverses activités complémentaires au Centre d'interprétation afin d'en augmenter l'attrait.
- Pistes cyclables le long du fleuve.
- Diversification de l'offre récréo-touristique.
- Mettre en valeur le site du phare et le marais de Pointe-au-Père.
- Affectation récréative de la bande riveraine du Saint-Laurent.
- Favoriser le récréo-tourisme en en faisant un trajet continu sans interface.

Industrialo-portuaires

- Renforcer la vocation du port de Matane.
- Aménagement du quai de Rimouski-Est.
- Développement industriel.
- Renforcer l'industrie portuaire.
- Voir à l'implantation du Port de Montréal à Contrecoeur.

Autre catégories

- Procéder à la construction d'une route le long de la rive du Saguenay.
- Reconnaissance de la route de la Pointe de Rivière-du-loup donnant accès au traversier faisant partie du réseau supérieur sous la responsabilité du MTQ.
- Préserver les caractéristiques de l'Île St-Barnabé et de l'Islet Canuel.
- Sauvegarde de la ressource morue.
- Protéger et conserver les ressources fauniques de notre littoral. (3)
- Viser une intégration plus poussée du transport maritime dans le système de transport régional.

- Protection civile.
- Intégration des concepts d'aménagement adapté au milieu riverain.
- Contrôle des usages riverains.
- Encourager le développement de l'aquaculture. (2)
- Favoriser la recherche et le développement.
- Ne pas faire du Saint-Laurent un obstacle au réseau routier.
- Meilleur contrôle de l'exploitation des ressources marines.
- Multi-fonctionnalité des usages en fonction de l'utilisation du plan d'eau (3)

PERSONNES RESSOURCES

Baril Pierre
Ministère des Affaires municipales
20, rue Chauveau
Québec (Québec)
(418) 691-2004

Cartier Yves
Secrétariat aux affaires régionales
1060, rue Conroy
Québec (Québec)
(418) 643-3285

Châteauvert Pierre
Union des municipalités régionales de comté du Québec
560-2954, Boul. Laurier
Saint-Foy (Québec)
(418) 651-3343

Desrosier Lawrence
Conseil exécutif
875, Grande-Allée
Québec (Québec)
(418) 528-1988

Nicolet Roger
Président
Union des municipalités régionales de comté du Québec
560-2954 Boul. Laurier
Saint-Foy (Québec)
(418) 651-3343

Simard Christian
Union québécoise pour la conservation de la nature
160, 76 ième rue est
Charlesbourg (Québec)
(418) 624-2511

BIBLIOGRAPHIE

AUDETTE, Richard, (1992), *Les MRC dix ans après: Un bilan de leur engagement*, Québec, Ministère des Affaires municipales, 30 p.

MRC d'Autray (1986) *Schéma d'aménagement (règlement 47)*. Berthierville, 130 p.

MRC d'Avignon (1987) *Schéma d'aménagement*. Nouvelle, 128 p.

MRC de Beauharnois-Salaberry (1987) *Schéma d'aménagement*. Salaberry-de-Valleyfield, 112 p.

MRC de Bécancour (1987a) *Schéma d'aménagement (règlement 52)*. Gentilly, 125 p.

MRC de Bécancour (1987b) *Schéma d'aménagement. Annexe A et B*. Gentilly, 85 p.

MRC de Bécancour (1987c) *Schéma d'aménagement, modalités et conclusions de la consultation*. Gentilly, 50 p.

MRC de Bellechasse (1987) *Schéma d'aménagement*. Saint-Raphaël, Service de l'aménagement de la MRC de Bellechasse, 187 p.

MRC de Bonaventure (1987) *Schéma d'aménagement (règlement 87-02)*. New Carlisle, 127 p.

MRC de Champlain (1986) *Version définitive du schéma d'aménagement*. Saint-Hubert, 75 p.

MRC de Charlevoix (1987) *Schéma d'aménagement*. Baie Saint-Paul, 155 p.

MRC de Charlevoix-Est (1986) *Schéma d'aménagement*. Rivière-Malbaie, 129 p.

- MRC de Denis-Riverin (1987) *Schéma d'aménagement du territoire*. Saint-Anne-des-Monts, 109 p.
- MRC de Desjardins (1987) *Schéma d'aménagement*. Lauzon, 207 p.
- MRC de Francheville (1986) *Schéma d'aménagement*. Trois-Rivières, 226 p.
- MRC de Kamouraska (1987) *Schéma d'aménagement de la MRC de Kamouraska (règlement 39)*. Saint-Pascal, 185 p.
- MRC de la Côte-de-Beaupré (1987) *Schéma d'aménagement*. Château-Richer, 127 p.
- MRC de la Côte-de-Gaspé (1987) *Schéma d'aménagement*. Rivière-aux-Renard, 229 p.
- MRC de la Haute-Côte-Nord (1987) *Schéma d'aménagement*. Les Escoumins, 71 p.
- MRC de Lajemmerais (1986) *Schéma d'aménagement*. Verchères, 66 p.
- MRC de la Minganie (1987a) *Schéma d'aménagement*. Havre Saint-Pierre, 89 p.
- MRC de la Minganie (1987b) *Schéma d'aménagement (modalité de la consultation)*. Havre Saint-Pierre, 6 p.
- MRC de la Mitis (1987) *Schéma d'aménagement du territoire*. Mont-Joli, 90 p.
- MRC de l'Assomption (1986) *Schéma d'aménagement*. Ville de l'Assomption, 140 p.
- MRC de l'Île d'Orléans (1988) *Schéma d'aménagement MRC de l'Île d'Orléans*. Saint-Famille, 127 p.

MRC de l'Islet (1987) *Schéma d'aménagement*. Saint-Jean-Port-Joli, 319 p.

MRC de Lotbinière (1986) *Schéma d'aménagement*. Sainte-Croix, 111 p.

MRC de Manicouagan (1986a) *Schéma d'aménagement. Version définitive*. Baie-Comeau, 155 p.

MRC de Manicouagan (1986b) *Schéma d'aménagement, Version définitive "Annexe cartographique"*. Baie-Comeau, 9 cartes.

MRC de Maskinongé (1986) *Schéma d'aménagement*. Louiseville, 36 p.

MRC de Matane (1986) *Schéma d'aménagement*. Matane, 96 p.

MRC de Montmagny (1986a) *Schéma d'aménagement*. Montmagny, Service de l'aménagement du territoire MRC de Montmagny, 140 p.

MRC de Montmagny (1986b) *Schéma d'aménagement*. Cartes. Montmagny, Service de l'aménagement du territoire MRC de Montmagny, 18 cartes.

MRC de Nicolet-Yamaska (1986a) *Schéma d'aménagement*. Saint-François-du-Lac, 91 p.

MRC de Nicolet-Yamaska (1986b) *Document d'accompagnement du schéma d'aménagement de la MRC de Nicolet-Yamaska*. Saint-François-du-Lac, 41 p.

MRC de Pabok (1986) *Schéma d'aménagement du territoire*. Percé, 171 p.

MRC de Porneuf (1987a) *Schéma d'aménagement*. Cap-Santé, 250 p.

MRC de Porneuf (1987b) *Schéma d'aménagement (règlement 153 modifiant le schéma d'aménagement)*. Cap-Santé, 104 p.

- MRC de Rimouski-Neigette (1987) *Schéma d'aménagement (et annexes faisant partie intégrante du règlement 2-87 du conseil des maires)*. Rimouski, 61 p.
- MRC de Rivière-du-Loup (1987) *Schéma d'aménagement*. Rivière-du-Loup, 242 p.
- MRC de Roussillon (1987) *Schéma d'aménagement*. Delson, 129 p.
- MRC des Iles-de-la-Madeleine (1987) *Schéma d'aménagement de la MRC des Iles-de-la-Madeleine*. Cap-aux-Meules, 97 p.
- MRC des Basques (1987) *Schéma d'aménagement*. Trois-Pistoles, 106 p.
- MRC des Chutes-de-la-Chaudière (1987) *Le schéma d'aménagement de la MRC des Chutes-de-la-Chaudière*. Saint-Romuald, 256 p.
- MRC de Sept-Rivières (1987) *Schéma d'aménagement*. Sept-Iles, 97 p.
- MRC de Vaudreuil-Soulanges (1987) *Schéma d'aménagement. Édition révisée*. Vaudreuil, 138 p.
- MRC du Bas-Richelieu (1987a) *Schéma d'aménagement MRC du Bas-Richelieu*. Sorel, 161 p.
- MRC du Bas-Richelieu (1987b) *Schéma d'aménagement document d'accompagnement*. Sorel, 86 p.
- MRC du Fjord-du-Saguenay (1987) *Schéma d'aménagement. Version définitive*. Saint-Fulgence, 125 p.
- MRC du Haut-Saint-Laurent (1987) *Schéma d'aménagement de la MRC du Haut-Saint-Laurent*. Huntingdon, 138 p.

QUÉBEC, Ministère des Affaires municipales, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire (1981) *La loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Québec, Éditeur officiel du Québec, 76 p.

QUÉBEC, Ministère des affaires municipales, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire (1987) *Guide explicatif de la loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire (9^{éd}). Aménagement et urbanisme. Québec, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, 15 p.

QUÉBEC, Ministère de l'environnement (1988), *Projet de mise en valeur du Saint-Laurent. Élaboration d'un plan d'action*. Québec, Gaston Saint-Pierre et Associés, 104 p.

Slack, Brian, VALLÉE, Danielle, Comtois, Claude et LAGIMONIERE, Luc (1993) *Les considérations portuaires dans la planification régionale du Québec*. Cahiers de géographie du Québec. A paraître.