

Les considérations portuaires dans la planification régionale du Québec

Luc Lagimonière, Claude Comtois, Brian Slack and Danielle Vallée

Volume 37, Number 102, 1993

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/022377ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/022377ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Lagimonière, L., Comtois, C., Slack, B. & Vallée, D. (1993). Les considérations portuaires dans la planification régionale du Québec. *Cahiers de géographie du Québec*, 37(102), 451–475. <https://doi.org/10.7202/022377ar>

Article abstract

This article analyzes the importance given to small and medium size ports by authorities of the regional county municipalities. The 43 planning schemes of the regional county municipalities bordering the St. Lawrence River, the Saguenay River and the Chaleur Bay were submitted to a content analysis. This approach allows an evaluation of the importance of maritime transport in Québec and more particularly of the role of small and medium size ports in Québec's regional planning under five themes related to port activities : the position of ports, the jurisdiction of port infrastructures, the maritime traffic, the intermodal links, the economic activities and land use.

Les considérations portuaires dans la planification régionale du Québec*

Luc Lagimanière et Claude Comtois

Département de géographie
Centre de recherche sur les transports
Université de Montréal
Montréal (Québec), H3C 3J7

et

Brian Slack et Danielle Vallée

Département de géographie
Université Concordia
Montréal (Québec), H3G 1M8

Résumé

Cet article analyse l'importance accordée aux ports de petite et moyenne taille par les représentants des municipalités régionales de comté. Les 43 schémas d'aménagement des MRC riveraines du Saint-Laurent, du Saguenay et de la baie des Chaleurs furent soumis à l'analyse de contenu. Cette démarche permet d'évaluer l'importance du transport maritime au Québec et plus particulièrement le rôle des ports de petite et moyenne taille dans la planification régionale québécoise sous cinq volets reliés aux activités portuaires : position du port, juridiction des infrastructures portuaires, trafic maritime, liens intermodaux, activités économiques et utilisation du sol.

Mots-clés : Ports, municipalité régionale de comté, schéma d'aménagement, Québec, planification régionale.

Abstract

Port consideration in the regional planning of Québec

This article analyzes the importance given to small and medium size ports by authorities of the regional county municipalities. The 43 planning schemes of the regional county municipalities bordering the St. Lawrence River, the Saguenay River and the Chaleur Bay were submitted to a content analysis. This approach allows an evaluation of the importance of maritime transport in Québec and more particularly of the role of small and medium size ports in Québec's regional planning under five themes related to port activities : the position of ports, the jurisdiction of port infrastructures, the maritime traffic, the intermodal links, the economic activities and land use.

Key Words : Ports, regional county municipality, planning scheme, Québec, regional planning.

LE PROBLÈME

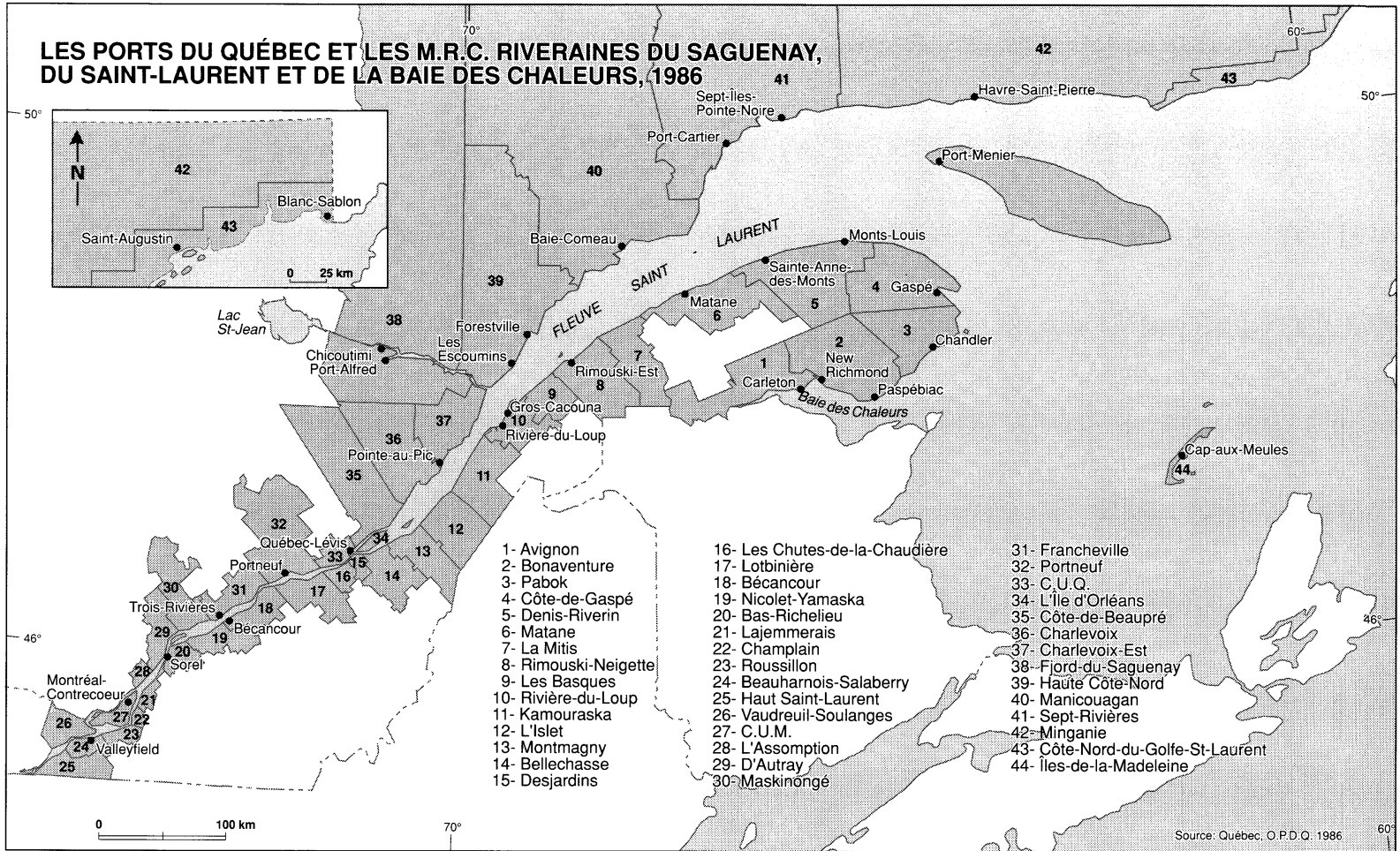
Une étude récente sur le rôle et la fonction des ports dans le système Saint-Laurent (Slack, Vallée, Comtois et Lagimonière, 1992) démontre l'importance des ports de petite et moyenne taille eu égard à la manutention des marchandises, leur rôle économique et leur importance régionale. L'analyse révèle que ces ports remplissent d'importantes fonctions industrielles et régionales. De plus, ils jouent un rôle important dans le commerce côtier à l'intérieur du Québec. Cette analyse demeure toutefois incomplète sans une évaluation de l'impact des installations portuaires sur la planification du territoire des municipalités régionales de comté (MRC), par le biais des schémas d'aménagement (SA).

En effet, le gouvernement du Québec a adopté en 1979 la loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). La LAU crée les municipalités régionales de comté (MRC). Au Québec, on compte 94 MRC, auxquelles se joignent les communautés urbaines de Québec et Montréal et la communauté régionale de l'Outaouais. Par cette loi, les MRC doivent établir un schéma d'aménagement (SA) pour leur territoire (Gouvernement du Québec, 1981). Ces derniers sont la base de la planification territoriale québécoise (Gouvernement du Québec, 1987a, 1987b; L'Heureux, 1980; Kenniff, 1981). Cette vaste opération de synthèse de données démographiques, économiques et territoriales et de consultation populaire est terminée et les schémas d'aménagement sont maintenant en vigueur. Ils permettent d'évaluer pour la première fois dans quelle mesure l'ensemble du potentiel du réseau de transport maritime est intégré à l'aménagement de l'espace québécois.

Les ports de grande importance ont fait l'objet de plusieurs études et leur rôle et fonction ont été identifiés (Beauchemin-Beaton-Lapointe, 1976a, 1976b, 1976c, 1976d; Asselin, Benoît, Boucher, Ducharme, inc., 1977a, 1977b, 1977c, 1977d). Les ports de petite et moyenne taille ne présentent pas les mêmes caractéristiques que les ports de grande importance, que ce soit par la taille des infrastructures, les postes d'amarrage, la longueur des quais, les investissements ou la juridiction. La principale différence réside dans la quantité du tonnage manutentionné. Par ailleurs, ces ports demeurent méconnus et l'étude de leur participation à l'économie régionale reste à faire. L'analyse des SA apporte donc un éclairage nouveau sur l'importance accordée aux ports par les représentants des MRC. Dans le cadre de cette étude, la définition des ports de petite et moyenne taille sera celle utilisée dans un article déjà paru (Slack, Vallée, Comtois, Lagimonière, 1992). Cette définition exclut les ports de Montréal, Québec, Sept-Îles et Port-Cartier et, par conséquent, les territoires de la CUQ et de la CUM, de même que la MRC de Sept-Rivières¹.

L'étude des ports et leur contribution au développement régional est éminemment complexe et la démarche utilisée en tient donc compte. La méthode utilisée repose sur l'analyse de contenu des SA des MRC riveraines, et plus particulièrement celles qui comprennent un port (figure 1)². L'analyse de contenu des SA permet d'évaluer la perception qu'ont les responsables des SA de l'importance attribuée au transport maritime au Québec et plus particulièrement le rôle des ports dans la planification régionale québécoise. Cette technique de

Figure 1



recherche objective, systématique et quantitative permet de décrire le véritable contenu d'une communication orale (interview, discours, etc.) ou d'un ensemble d'écrits (Holsti, 1969, p. 3). L'analyse de contenu, une méthode soumise à des règles très strictes, demeure insuffisamment employée en géographie (Ploegaerts et Comtois, 1991). Cette démarche méthodologique comportait trois étapes.

La première étape de l'analyse de contenu a consisté à déterminer les catégories dans lesquelles les données recueillies furent classées. C'est l'étape fondamentale de cette technique, car elle fait le lien direct entre l'objectif de la recherche et les résultats (Grawitz, 1974, p. 644). L'analyse de contenu de cette étude a été réalisée sous cinq volets reliés aux activités portuaires : position du port, juridiction des infrastructures portuaires, trafic maritime, liens intermodaux, activités économiques et utilisation du sol. Le choix de ces thèmes permet de tirer de ceux-ci une signification sous-jacente qui peut être plus importante que la signification explicite. Précisons.

L'utilisation croissante des voies d'eau dans les économies modernes entraîne une dépendance de plus en plus forte à l'égard du transport maritime. Il est donc nécessaire que les ports soient étroitement intégrés à l'arrière-pays (Vigarié, 1979, p. 57). Les installations portuaires conservent un rôle éminent. Ils sont des lieux de rupture de charge obligatoire qui bénéficient d'une concentration de l'activité commerciale (Wolkowitsch, 1982, p. 239). Le port est également une composante de la chaîne origine-destination d'un produit. Il n'est plus possible de considérer le port comme un point final au transport des marchandises. On doit plutôt l'envisager comme un lieu de passage obligé entre les modes de transport terrestre (routier, ferroviaire) et maritime.

L'analyse du thème de la position du port permet d'évaluer l'importance accordée aux installations portuaires et au fleuve dans chacune des MRC à l'étude. Ce n'est que lorsque cette étape est franchie que l'analyse du trafic qui transite dans les ports ainsi que l'orientation de ce dernier et sa description sont effectuées. En effet, il est alors possible de voir l'importance des liens en nombre et en quantité de marchandises manutentionnées entre les installations portuaires.

La présence d'un port doit être soutenue par un réseau de transport adéquat dans l'arrière-pays, afin de distribuer rapidement les marchandises et d'adapter le service de transport maritime aux autres modes de transport. Les arrière-pays des ports varient selon le type de cargaison, l'utilisation des quais et les caractéristiques des voies navigables (Konno, 1979, p. 113). Les liens avec les autres réseaux de transport donnent l'avantage d'une meilleure circulation des marchandises du port vers l'arrière-pays et de celui-ci vers le port. Un port sans desserte ferroviaire, aérienne ou routière est un port qui ne développe qu'un caractère local ou même municipal alors qu'un port qui possède un réseau complémentaire qui permet la circulation rapide des marchandises s'assure d'un caractère régional, national, voire international. L'analyse de contenu permet de vérifier si l'intermodalité est un facteur déterminant dans l'orientation du port.

Nombre d'activités économiques se regroupent dans cette zone d'interactions à proximité du port (Wolkowitsch, 1979, p. 163). L'importance de ces activités se répercute sur l'ensemble portuaire et réciproquement. L'analyse de contenu permet de regrouper les activités économiques sous trois thèmes : les activités industrielles, les activités touristiques et l'utilisation du sol. La méthode permet ainsi de vérifier si les activités industrielles et touristiques influencent l'activité portuaire et par conséquent l'utilisation du sol.

L'utilisation du sol près des installations portuaires peut être modifiée par les activités reliées aux infrastructures portuaires qui s'y retrouvent en grand nombre, quel que soit le zonage. De plus, elle doit être utilisée le plus avantageusement lorsque le port n'a pas de liens avec un autre réseau de transport. Le marché étant plus compact, les activités reliées au port doivent se retrouver à proximité de celui-ci. C'est à l'intérieur de cette zone que se produisent les premières modifications dues aux interactions entre le port et la ville-support.

La seconde étape de l'analyse de contenu consistait à créer une fiche où figurait différents mots-clés. Il s'agissait de noter le vocabulaire, le contenu évident ou le sens des phrases reliés aux cinq thèmes de l'analyse pour chaque SA.

Souscrivant à cette approche, les SA de 40 MRC furent analysés. Celles-ci longent le fleuve Saint-Laurent, la baie des Chaleurs et la rivière Saguenay. Le nombre de volumes pour chaque SA varie de 1 à 3 et le nombre de pages de 36 à 319, pour un total de près de 6 000 pages. Le contenu des SA varie énormément : d'une simple description territoriale à une description détaillée de la population, des données territoriales et des activités économiques et touristiques. La majorité des SA sont agrémentés de cartes et de plans, 920 au total, soit une moyenne de 23 par SA.

Mais la démarche scientifique adoptée requiert que ces textes soient comparés les uns par rapport aux autres et soumis à plusieurs examens minutieux. C'est pourquoi dans une troisième étape, des questionnaires ont été distribués aux maîtres de port des installations portuaires du Québec, de même qu'aux dirigeants ou responsables de la planification de chaque MRC possédant une installation portuaire sur son territoire. Parallèlement, une étude de terrain a permis de visualiser les installations portuaires et de compléter l'analyse avec des questions spécifiques auprès des responsables du port ou de la MRC. Les fiches obtenues par la lecture minutieuse des SA furent comparées aux réponses des intervenants locaux et régionaux. De plus, des entrevues auprès des responsables de l'aménagement du territoire ou du transport maritime du ministère des Affaires municipales, de Transports Canada, du ministère des Transports du Québec et de Travaux publics Canada apportent des spécifications importantes sur les ports de petite et moyenne taille. Les résultats de l'enquête furent enfin comparés aux statistiques, cartes et rapports officiels publiés.

L'ANALYSE DE CONTENU

LA POSITION DU PORT

L'analyse de contenu permet de catégoriser les ports. Le tableau 1 représente la répartition des 40 MRC de l'étude en fonction de la description des infrastructures portuaires et des voies d'eau dans les SA.

Horizontalement, le coefficient positif des infrastructures portuaires indique que la MRC possède une installation portuaire et la cite dans son SA. Un coefficient neutre indique ou bien que la MRC possède une installation portuaire et ne la mentionne pas dans le SA, ou bien que la MRC mentionne une activité maritime importante sans installation portuaire (c'est-à-dire quai ou zone de mouillage, marina, havre de plaisance, débarcadère, havre de pêche). Le coefficient négatif regroupe les MRC qui n'ont pas d'installation portuaire.

Verticalement, le coefficient positif des voies d'eau indique que les MRC citent le fleuve Saint-Laurent, la baie des Chaleurs ou la rivière Saguenay dans le SA. Les MRC qui reconnaissent leur potentiel maritime sans toutefois faire mention spécifique du fleuve, de la baie ou de la rivière sont regroupées sous le coefficient neutre, alors que le coefficient négatif regroupe les MRC qui ne mentionnent ni une voie navigable ni un potentiel maritime dans leur SA.

Les 14 MRC qui ne possèdent pas d'installation portuaire ne mentionnent pas la voie d'eau dans leur SA. Elles sont toutes à proximité des ports de Montréal ou de Québec, à l'exception de la Mitis. Cette situation tend à démontrer que ces deux grandes installations portuaires diversifiées réduisent la nécessité d'infrastructures portuaires à proximité et que les représentants des SA se fient aux deux grandes installations portuaires pour assurer le trafic maritime.

Neuf MRC font mention des infrastructures portuaires dans leur SA, mais négligent le rôle de la voie d'eau. Ces MRC possèdent une installation portuaire et se situent principalement en Gaspésie. Parmi ces neuf MRC, quelques-unes citent des liens maritimes, mettant l'accent sur la présence de la voie navigable. Aucune des MRC situées dans la baie des Chaleurs ne citent une voie navigable. La faible activité maritime des ports du sud de la péninsule gaspésienne et l'orientation du commerce vers l'extérieur du Québec expliqueraient l'absence de mention de la voie navigable dans le SA.

Cinq MRC sont pourvues d'une installation portuaire et la nomment dans leur SA. Cependant, ces cinq MRC ne citent pas la voie d'eau. De ces cinq MRC, quatre ont réalisé leur SA, les représentants de la MRC du Fjord-du-Saguenay ayant eu recours à un consultant de la région pour réaliser le leur. De plus, mis à part la MRC du Fjord-du-Saguenay, les quatre autres MRC ont consulté les responsables des installations portuaires avant d'élaborer leur SA. En somme, les représentants des MRC n'ont aucune raison de ne pas faire mention du fleuve dans le SA, puisqu'ils affirment avoir consulté le port et que les représentants des installations portuaires affirment avoir été consultés.

Tableau 1 Mention des infrastructures portuaires et des voies d'eau dans les SA des MRC, 1987

		DESCRIPTION DES INFRASTRUCTURES			
		+	0	-	
D E S C R I P T I O N	+	MATANE (Matane) BAS-RICHELIEU (Sorel)	MINGANIE (Havre Saint-Pierre, Port-Menier) ÎLES-DE-LA-MADELEINE (Cap-aux-Meules)	CHARLEVOIX	
	0	MANICOUAGAN (Baie-Comeau) BEAUHARNOIS-SALABERRY (Valleyfield) BÉCANCOUR (Bécancour) RIVIÈRE-DU-LOUP (Rivière-du-Loup, Gros-Cacouna) FJORD-DU-SAGUENAY (Chicoutimi, Port-Alfred)	LES BASQUES KAMOURASKA	LAJEMMERAIS	
	-	PABOK (Chandler) RIMOUSKI-NEIGETTE (Rimouski-Est) PORTNEUF (Portneuf) FRANCHEVILLE (Trois-Rivières) CÔTE-DE-GASPÉ (Gaspé) CHARLEVOIX-EST (Pointe-au-Pic) DENIS-RIVERIN (Sainte-Anne-des-Monts, Mont-Louis) AVIGNON (Carleton) BONAVENTURE (Paspébiac, New Richmond)	HAUTE-CÔTE-NORD (Forestville, Les Escoumins) MONTMAGNY NICOLET-YAMASKA DESJARDINS	HAUT-SAINT-LAURENT CHAMPLAIN ROUSSILLON CÔTE-DE-BEAUPRÉ L'ÎLE-D'ORLÉANS L'ISLET LOTBINIÈRE MASKINONGÉ VAUDREUIL- SOULANGES CHUTES-DE-LA- CHAUDIÈRE	BELLECHASSE D'AUTRAY LA MITIS L'ASSOMPTION

Source : Schémas d'aménagement.

Les MRC qui ne citent pas la voie d'eau dans leur SA mais qui possèdent une activité maritime sur leur territoire sont au nombre de quatre. Trois de celles-ci ne possèdent pas de port et sont localisées à proximité de Québec ou Montréal. La MRC de la Haute-Côte-Nord ne cite aucune de ses installations portuaires. Cette situation est d'autant plus critique que la région comporte deux installations portuaires importantes. D'une part, le port de Forestville, qui est géré par le secteur privé, a manutentionné 1 800 000 tonnes de trafic de 1985 à 1989. D'autre part, le port des Escoumins, bien que n'ayant pas manutentionné de marchandises entre 1985 et 1987, années de préparation du SA de la Haute-Côte-Nord, est une station de bateaux-pilotes, assure le service de trafic maritime de la garde côtière canadienne et par conséquent joue un rôle fondamental pour la navigation en amont de tous les ports du système Saint-Laurent—Grands Lacs.

Les MRC des Basques et de Kamouraska possèdent une activité maritime (quai, débarcadère, marina) sur leur territoire, et un potentiel maritime important selon leur SA. Ces deux MRC ne possèdent pas d'infrastructure portuaire; cependant, elles ont jadis été des lieux d'activité maritime intense. Il semble donc que les représentants de ces deux MRC ne veulent pas admettre la décroissance de l'activité maritime sur leur territoire et continuent d'espérer la reprise des activités maritimes.

Les MRC de la Minganie et des Îles-de-la-Madeleine possèdent des infrastructures portuaires, mais elles ne les citent pas dans leur SA. Toutefois, elles mettent en évidence l'importance des liens maritimes. Géré par Transports Québec, Port-Menier ne manutentionne que de faibles tonnages et le port de Havre-Saint-Pierre, géré par Transports Canada et le secteur privé, est dans l'ombre des deux grands ports de la Côte-Nord, soit Sept-Îles et Port-Cartier. Quant à Cap-aux-Meules (Îles-de-la-Madeleine), l'étude de terrain a révélé que l'absence du port de Cap-aux-Meules dans le SA est un oubli regrettable de la part des représentants de la MRC et sera rectifiée lors des prochaines modifications au SA. Cette situation est d'autant plus regrettable que les personnes interviewées ont démontré un haut niveau de compétence et de compréhension des retombées des installations portuaires. L'explication réside sans aucun doute dans le manque de directives précises de la LAU dans le contexte de juridictions fédérales sur le territoire. Ceci est d'autant plus vrai que le port de Cap-aux-Meules est géré par Transports Canada des Maritimes. Nous y reviendrons.

Seulement deux MRC font mention des voies d'eau et des infrastructures dans leur SA, soit celles de Matane et du Bas-Richelieu. La mention du fleuve et des infrastructures portuaires est soulignée par la localisation d'infrastructures connexes aux infrastructures portuaires. Matane possède un important chantier et un institut maritime. Quant à Sorel, malgré la présence d'infrastructures portuaires dans l'agglomération (c'est-à-dire marina, rampe de mise à l'eau, entrepôt de navires, élévateur à grain), les travaux du chantier maritime ont cessé depuis quelques années déjà. Affirmée dans les SA, cette présence souligne néanmoins l'importance du fleuve et des infrastructures portuaires dans le développement régional dans le cas de Matane et le maintien du sentiment du potentiel maritime de Sorel résultant, d'une part, de la tradition du chantier et du lien maritime important qu'exerçait la rivière Richelieu avec les États-Unis et, d'autre part, des espoirs véhiculés par la main d'oeuvre locale.

À remarquer que la MRC de Charlevoix, qui ne possède aucune infrastructure portuaire commerciale importante, prône l'intérêt du fleuve quoique celui-ci ne lui rapporte rien, «la voie maritime du St-Laurent traverse la MRC entre St-Joseph-de-la-Rive et l'Île-aux-Coudres, mais ne crée aucun impact sur notre territoire» (MRC de Charlevoix, 1987, p. 115). Il importe de souligner que l'intérêt des Charlevoisiens pour le fleuve relève d'une longue tradition. Nombre de marins, capitaines et pilotes actuellement en service sur le fleuve sont originaires de cette région. En outre, la MRC de Lajemmerais, qui ne possède pas d'infrastructure portuaire sur son territoire, souligne l'étroitesse des liens avec le port de Montréal, qui lui permet par effet indirect d'avoir un potentiel maritime important.

De toute évidence, le fleuve devrait apparaître dans chacun des SA puisque, lors de l'enquête de terrain, les représentants des MRC ont déclaré que le transport maritime répondait adéquatement à la demande locale et que le transport maritime était important (67 %). Force est de constater qu'il existe des divergences entre la lecture des SA et la perception de certaines autorités municipales. Cette remarque est d'autant plus révélatrice quand on sait que des SA ont été rédigés par des consultants externes. Pour mieux comprendre l'état de la question des MRC qui possèdent une installation portuaire, nous avons fait usage de deux méthodes éprouvées en géographie des transports : l'indice de spécialisation et l'analyse des distances.

L'indice de spécialisation s'élabore en deux étapes. La première étape consiste à calculer la somme des carrés du tonnage de chaque catégorie de marchandises manutentionnées par un port, divisée par le carré du tonnage du volume total des marchandises manutentionnées par le même port. Exprimé en décimal, ce résultat est ensuite soustrait du chiffre 1. L'indice s'étend de 0 à 1. L'unité signifie que le port manutentionne un trafic très diversifié, alors qu'un indice de 0 révèle la spécialisation absolue d'un port dans le trafic d'un seul type de marchandise (tableau 2). Les ports de Matane et Sorel ont un indice de 0,61 et 0,66 respectivement. Ce sont donc des ports peu spécialisés. Plus le coefficient des voies d'eau ou des infrastructures perd de l'importance dans les SA, plus les indices de spécialisation tendent à diminuer. Par ailleurs, plus la voie d'eau perd de l'importance dans le SA, plus les ports ont tendance à être axés vers les marchés internationaux, puis nationaux. Plus les infrastructures perdent de l'importance dans les SA, plus les ports semblent axés vers le marché provincial. Ces tendances résultant d'une analyse très préliminaire sont difficiles à interpréter, mais soulèvent des questions sur d'intéressantes relations qui devraient faire l'objet de recherche approfondie.

En outre, une synthèse des distances entre les ports de petite et moyenne taille et les ports de grande taille, regroupés dans des isolignes de 150 km des ports de grande importance (tableau 3), révèle que peu de ports se retrouvent à proximité de Montréal. Près de la moitié des ports à l'étude se situent dans un rayon au-delà de 450 km. Dans le cas de Québec, la majorité des ports se situent dans un rayon au-delà de 300 km. Mais ce n'est pas le cas de Sept-Îles et Port-Cartier, séparés par seulement 24 km, et qui regroupent 14 ports dans un rayon de 300 km. Le tableau 3 révèle que les ports de Montréal et Québec sont peu spécialisés et donc très diversifiés (0,94 et 0,85) et nécessitent peu la présence d'installations portuaires à proximité, alors que les ports de Sept-Îles et Port-Cartier sont très spécialisés et concentrent près d'eux une grande quantité de ports de petite et moyenne taille. En effet, les ports de grande taille qui sont très diversifiés et qui ont des liens relativement étroits avec les autres ports du Québec n'ont pas de port de petite taille dans leurs environs immédiats, alors que les ports de grande taille fortement spécialisés et qui ont peu de liens avec les autres ports du Québec ont créé les conditions qui ont permis le développement de ports de petite taille à proximité.

Tableau 2 Indices de spécialisation des ports du Québec, 1989

Ports	Indices
Montréal	0,94
Québec	0,85
Chicoutimi	0,84
Valleyfield	0,83
Saint-Augustin	0,80
Trois-Rivières	0,78
Baie-Comeau	0,76
Gaspé	0,73
Bécancour	0,69
Chandler	0,67
Pointe-au-Pic	0,67
Sorel	0,66
Matane	0,61
Mont-Louis	0,58
Rimouski-Est	0,58
Blanc-Sablon	0,52
Cap-aux-Meules	0,51
Paspébiac	0,50
Port-Alfred	0,50
Port-Cartier	0,44
Port-Menier	0,43
Havre-Saint-Pierre	0,26
Gros-Cacouna	0,25
Sept-Îles	0,18
Forestville	0,02
Carleton	0,00
Les Escoumins	0,00
New Richmond	0,00
Portneuf	0,00
Rivière-du-Loup	0,00
Sainte-Anne-des-Monts	0,00

Source : Statistique Canada, 1989.

Ce thème a révélé le peu d'importance accordée par les représentants des MRC aux installations portuaires et aux voies d'eau. De plus, il a permis de déterminer la position relative des ports de petite et moyenne taille par rapport aux installations de grande taille afin d'avoir une vision d'ensemble du système portuaire québécois.

LA JURIDICTION

Au Québec, il existe six types de juridictions affectant le système portuaire : les ports relevant de la Société canadienne des ports, les ports régis par Transports Canada, les ports privés, les ports mixtes (double juridiction), les ports relevant d'une municipalité et ceux sous juridiction du ministère des Transports du Québec.

Tableau 3 Nombre de ports de petite et moyenne taille dans les isolignes de 150 kilomètres des principaux ports du Québec, 1992

Kilomètres	Montréal				Québec			
	Nombre de ports	Nombre de ports cumulé	%	% cumulé	Nombre de ports	Nombre de ports cumulé	%	% cumulé
0- 150	4		14.81		4		14.81	
151- 300	1	5	3.70	18.52	9	13	33.33	48.15
301- 450	6	11	22.22	40.74	3	16	11.11	59.26
451- 600	4	15	14.81	55.56	6	22	22.22	81.48
601- 750	5	20	18.52	74.07	3	25	11.11	92.59
751- 900	3	23	11.11	85.19	0	25	0.00	92.59
901-1050	2	25	7.41	92.59	0	25	0.00	92.59
1051-1200	0	25	0.00	92.59	2	27	7.41	100.00
1201-1350	1	26	3.70	96.30	0	27	0.00	100.00
1351-1500	1	27	3.70	100.00	0	27	0.00	100.00
Dist. moyenne	567				399			

Kilomètres	Sept-Îles				Port-Cartier			
	Nombre de ports	Nombre de ports cumulé	%	% cumulé	Nombre de ports	Nombre de ports cumulé	%	% cumulé
0- 150	2		7.41		3		11.11	
151- 300	12	14	44.44	51.85	11	14	40.74	51.85
301- 450	5	19	18.52	70.37	5	19	18.52	70.37
451- 600	3	22	11.11	81.48	3	22	11.11	81.48
601- 750	4	26	14.81	96.30	4	26	14.81	96.30
751- 900	1	27	3.70	100.00	1	27	3.70	100.00
901-1050	0	27	0.00	100.00	0	27	0.00	100.00
1051-1200	0	27	0.00	100.00	0	27	0.00	100.00
1201-1350	0	27	0.00	100.00	0	27	0.00	100.00
1351-1500	0	27	0.00	100.00	0	27	0.00	100.00
Dist. moyenne	368				358			

Un bilan des ports mentionnés dans les SA indique que seulement trois représentants des MRC sur 19 citent la juridiction de leur port, Matane (Transports Canada), Bas-Richelieu (juridiction mixte) et Francheville (Société canadienne des ports).

Force est de constater que la LAU ne permet pas de classer les infrastructures portuaires avec des critères communs, puisqu'elle ne fournit pas une telle liste. D'ailleurs, rien ne nous permet d'expliquer pourquoi on fait parfois mention de juridiction pour ces 3 ports et l'absence de mention pour les 22 autres dans le SA.

Tableau 4 Les ports de petite et moyenne taille mentionnés et non mentionnés dans les SA des MRC répartis selon leur juridiction, 1992

Juridiction	Ports mentionnés dans le SA	MRC	Ports non mentionnés dans le SA	MRC
Société canadienne des ports	Chicoutimi Trois-Rivières	Fjord-du-Saguenay Francheville		
Transports Canada	Carleton Chandler Gaspé Gros-Cacouna Matane Paspébiac Pointe-au-Pic Portneuf Rimouski-Est Sainte-Anne-des-Monts	Avignon Pabok Côte-de-Gaspé Rivière-du-Loup Matane Bonaventure Charlevoix-Est Portneuf Rimouski-Neigette Denis-Riverin	Blanc-Sablon ¹ Cap-aux-Meules Havre-Saint-Pierre Les Escoumins Mont-Louis Rivière-du-Loup Saint-Augustin ¹	Territoire spécial Îles-de-la-Madeleine Minganie Haute-Côte-Nord Denis-Riverin Rivière-du-Loup Territoire spécial
Ports privés	Bécancour ²	Bécancour	Forestville New Richmond	Haute-Côte-Nord Bonaventure
Ports mixtes ³	Baie-Comeau Port-Alfred Sorel	Manicouagan Fjord-du-Saguenay Bas-Richelieu		
Municipalité Ministère des Transports du Québec	Valleyfield	Beauharnois-Salaberry	Port-Menier	Minganie

¹ Blanc-Sablon et Saint-Augustin sont dans un territoire spécial qui n'a pas de SA.

² Bécancour est un port privé autorisé par la loi sur la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour.

³ Ports privés et sous juridiction de Transports Canada.

Afin d'approfondir davantage le thème de la juridiction, nous avons porté notre analyse sur les ports non mentionnés dans les SA. Ces derniers sont au nombre de 8 sur 25. À l'exception de Port-Menier (ministère des Transports du Québec), Forestville (privé) et New Richmond (privé), tous les ports non cités dans les SA sont régis par Transports Canada (tableau 4).

À partir des critères habituels de sélection, soit le nombre de navires, l'orientation ou le type de trafic et le tonnage, aucun recoupement ne permet d'établir hors de tout doute les véritables raisons de l'absence de mention de juridiction de certains ports dans leur SA. Le critère du nombre d'arrivées varie de 1 à 88 et le type de trafic diffère selon le port. En ce qui concerne l'orientation du trafic, les ports se répartissent dans les trois catégories, le trafic provincial (entre les ports du Québec), le trafic national (le cabotage des ports du Québec avec le reste du Canada) et le trafic international. En 1989, le trafic provincial représente 13,48 % du trafic total au Québec, le trafic national, 15,25 % et le trafic international, 71,27 % (Statistique Canada, 1989a, 1989b, 1989c). Pour ce qui est du tonnage, les MRC de la Minganie, des Îles-de-la-Madeleine et de la Haute-Côte-Nord ont omis les ports de Havre-Saint-Pierre, Cap-aux-Meules et Forestville. Or, le tableau 5 indique que ces ports se positionnent parmi les 15 premiers ports québécois pour la

manutention des marchandises. Par ailleurs, Port-Menier, qui ne manutentionne qu'un faible tonnage, soit 4 079 t (Statistique Canada, 1989a, 1989b, 1989c), et le port des Escoumins, qui ne manutentionnait aucun tonnage en 1985 et 1987, ne figurent pas dans les SA. Cela suggère que les représentants des MRC ne se soucient pas des ports et du tonnage qui y transite et ce, malgré l'apport de ces derniers dans le commerce et le maintien des infrastructures industrielles des collectivités côtières, ce qui a été démontré par ailleurs (Slack, Vallée, Comtois et Lagimonière, 1992).

Tableau 5 Les 15 ports québécois qui manutentionnent les plus importants tonnages, 1989 (tonnes métriques)

	Trafic des marchandises manutentionnées entre les ports du Québec	Trafic des marchandises manutentionnées entre les ports du Québec et ceux du Canada	Trafic international des marchandises manutentionnées aux ports du Québec	Trafic des marchandises manutentionnées aux ports du Québec
Sept-Îles/Pointe-Noire	447 205	4 493 086	18 250 808	23 191 099
Port Cartier	685 485	2 449 385	18 103 298	21 238 168
Montréal/Contrecoeur	2 687 598	3 688 739	13 901 091	20 277 428
Québec/Lévis	2 615 662	2 157 384	10 726 825	15 499 871
Baie-Comeau	418 631	1 470 479	4 341 017	6 230 127
Sorel	2 546 135	421 942	2 212 158	5 180 235
Port-Alfred	129 710	21 135	3 500 269	3 651 114
Havre-Saint-Pierre	2 449 616	6 121	486 208	2 941 945
Trois-Rivières	108 958	528 781	1 068 519	1 706 258
Bécancour	65 369	232 863	1 102 643	1 400 875
Forestville	800 281	8 525	0	808 806
Chicoutimi	161 084	41 691	292 685	495 460
Cap-aux-Meules	314 123	124 927	250	439 300
Matane	347 007	26 060	0	373 067
Rimouski-Est	196 739	92 926	71 001	360 666

Source : Statistique Canada, 1989.

L'étude de terrain menée auprès des représentants des MRC où sont localisées les installations portuaires non mentionnées révèle que cinq ports constituent un espoir pour des retombées économiques. De ce nombre, quatre sont gérés par Transports Canada. Parallèlement, quatre représentants des MRC fondent leurs attentes sur les installations portuaires. Or, ces représentants ne connaissent pas la juridiction de l'installation portuaire.

Une juridiction située à l'extérieur du Québec ne joue pas sur la présence des ports dans le SA. Cependant, selon l'étude de terrain menée auprès des représentants des MRC, une juridiction située hors Québec ne peut être considérée dans la planification territoriale des MRC. Ce volet de l'étude, lié à des entrevues menées auprès des autorités gouvernementales, démontre qu'il est nécessaire d'avoir une concertation entre les divers paliers gouvernementaux, afin d'intégrer à la planification territoriale les éléments de différentes juridictions du territoire et plus particulièrement les installations portuaires.

LE TRAFIC

Dans les SA, 7 MRC sur 19 décrivent leur trafic par voie d'eau. Parmi celles-ci, cinq ne décrivent que les types de marchandises qui transitent dans le port. Les deux autres MRC indiquent à la fois les types de marchandises et le tonnage manutentionné aux ports, soit les MRC de Pabok (Chandler) et du Fjord-du-Saguenay (Port-Alfred et Chicoutimi) (MRC de Pabok, 1986, pp. 59-60; MRC du Fjord-du-Saguenay, 1987, p. 119). Toutefois, la MRC de Pabok surestime le tonnage total du port de Chandler, alors que la MRC du Fjord-du-Saguenay sous-estime le tonnage de Chicoutimi. Les 12 autres MRC ne mentionnent ni leur trafic ni le tonnage manutentionné.

De façon générale, le trafic se divise en trois catégories. La ségrégation des trafics par direction permet de maintenir en opération les infrastructures les plus adéquates pour la manutention des marchandises en fonction des avant-pays. Force est de constater que les représentants des MRC ne tiennent pas compte de l'évolution de leurs clients ni, de ce fait, des liens avec l'avant-pays et l'arrière-pays : soit que les représentants méconnaissent les statistiques, soit qu'ils se détachent complètement d'une activité qui échappe à leur contrôle. Cette situation tend à démontrer ce que l'analyse de la juridiction révèle déjà, à savoir que le manque de suggestions de la LAU fait en sorte qu'il n'y a aucune homogénéité dans l'ensemble des MRC. Il en résulte un manque d'information comme en font foi les propos recueillis au sujet du transport des marchandises.

Le tableau 6 indique les MRC dans lesquelles les représentants font mention des marchandises qui transitent dans le port. Toutes ces MRC possèdent un port orienté vers le marché international où l'on manutentionne presque entièrement des matières premières. De plus, elles possèdent toutes des ports diversifiés, à l'exception des MRC de Francheville et d'Avignon (tableau 2). Les représentants des MRC s'attardent davantage sur les ports axés vers les marchés internationaux et qui manutentionnent des matières premières.

Tableau 6 SA mentionnant les produits qui transitent dans les ports des MRC, 1987

MRC	Ports	Produits manutentionnés ¹	Marchés visés ²
Pabok	Chandler	papier journal huile à chauffage sel	international
Manicouagan	Baie-Comeau	produits pétroliers	international
Fjord-du-Saguenay	Chicoutimi	sel pâtes et papiers charbon bois d'oeuvre quartz	international
Bas-Richelieu	Sorel	céréales fer	provincial et international
Francheville	Trois-Rivières	céréales papier journal marchandises en vrac produits liquides	international
Beauharnois-Salaberry	Valleyfield	vrac liquide vrac solide	international
Avignon	Carleton	bois de construction calcium sel	international

Sources : 1 Schémas d'aménagement.

2 Statistique Canada, 1987.

Il existe une similitude entre les catégories de produits citées par les dirigeants des MRC dans les SA et les statistiques des produits manutentionnés dans les ports du Québec. Cela s'explique difficilement puisque les représentants des MRC ne semblent pas démontrer une bonne connaissance des statistiques du trafic. Ils ont une connaissance des types de produits manutentionnés, mais non de leur trafic. Ce phénomène vient sans doute de la perception de planification qui croit encore que le développement de l'économie repose sur l'exploitation et la vente des matières premières.

Or, il importe de souligner que les SA mentionnent les ports de grande taille qui manutentionnent un éventail de produits diversifiés, alors que les ports de petite et moyenne taille spécialisés, soit ceux dont une marchandise représente plus de 90 % du trafic, ne figurent pas dans les SA. L'impact de ces ports est beaucoup plus restreint; de plus, les ports spécialisés n'intéressent qu'un secteur très étroit de l'économie d'une région (Verlaque, 1974). Cette remarque tend à expliquer l'absence de mention des installations portuaires dans les SA.

Quatorze représentants des MRC sur 19 révèlent dans l'étude de terrain que le secteur du transport des marchandises a connu une stabilité (7) ou une croissance (7) dans la dernière décennie. Les cinq autres représentants n'ont pas d'opinion sur le sujet. Malgré la connaissance des fluctuations dans le domaine du transport des marchandises, les représentants des MRC ne mentionnent pas les divers types de marchandises manutentionnées au port. Les représentants se préoccupent davantage de la situation globale du transport des marchandises, que de la manutention des marchandises à leurs installations portuaires.

Le thème du trafic révèle que les représentants des MRC accordent peu d'importance aux marchandises et au trafic des installations portuaires. De plus, ils ne tiennent pas compte des liens avec l'avant-pays et l'arrière-pays des ports, ce qui nous laisse présumer que les représentants des MRC ne connaissent pas les clients de leur installation portuaire. Donc, les représentants ne se soucient pas du rôle et de la fonction qu'occupent les ports dans le système portuaire québécois. Par conséquent, les représentants des MRC ne tiennent pas compte des liens maritimes avec les autres modes de transport.

LES LIENS INTERMODAUX

Trente-et-une MRC ne font aucune référence aux liens avec un mode de transport dans leur SA. Seulement 9 MRC sur 40 font référence à ces liens. De ces neuf MRC, quatre mentionnent des liens avec trois modes, quatre autres avec deux modes et la MRC de Rimouski-Neigette ne mentionne qu'un lien.

Pour mieux saisir cet important volet du transport, une synthèse des liens intermodaux a été effectuée. Un lien intermodal est calculé lorsqu'il existe dans la MRC une installation portuaire, un service aérien à horaire fixe, un chemin de fer ou un réseau autoroutier. Nous avons choisi le réseau autoroutier plutôt que les routes principales, régionales ou locales parce qu'il permet un important débit de circulation, un écoulement libre et rapide des chargements lourds et le transfert maritime intermodal. Le tableau 7 regroupe les 40 MRC selon l'orientation du trafic et le nombre réel de liens intermodaux. La MRC de l'Île-d'Orléans est la seule à ne pas avoir de lien intermodal.

Vingt-et-une MRC sur 40 ne possèdent pas d'installation portuaire. De plus, la majorité de ces MRC (14) possèdent des liens intermodaux avec deux réseaux. Par ailleurs, des 19 MRC qui ont une installation portuaire, 13 ont des liens avec trois modes. Les représentants des MRC se préoccupent davantage des liens intermodaux lorsque le port manutentionne d'importantes quantités de marchandises. Ils délaissent donc les ports de faible tonnage. De plus, les MRC qui ont une infrastructure portuaire sur leur territoire possèdent des liens avec plus de réseaux que les MRC qui n'ont pas d'installation portuaire. Ce qui confirme l'attraction d'une installation portuaire et son rôle important pour le développement régional et l'économie générale de la région.

Tableau 7 Liens intermodaux des MRC par rapport à l'orientation du trafic des ports du Québec, 1989

Nombre de liens	Orientation du trafic			
	PROVINCIAL	NATIONAL	INTERNATIONAL	PAS DE PORT
0				Île-d'Orléans
1			Denis-Riverin	Haut-Saint-Laurent Les Basques Charlevoix Côte-de-Beaupré
2	Îles-de-la-Madeleine Pabok Haute-Côte-Nord		Avignon Charlevoix-Est	Autray Desjardins Kamouraska Lajemmerais Mitis L'Assomption Chutes-de-la-Chaudière L'Islet Lotbinière Maskinongé Montmagny Nicolet-Yamaska Roussillon Vaudreuil-Soulanges
3	Bas-Richelieu Matane Minganie	Bonaventure Rivière-du-Loup	Beauharnois-Salaberry Bécancour Côte-de-Gaspé Francheville Fjord-du-Saguenay Manicouagan Portneuf Rimouski-Neigette	Bellechasse Champlain

Toutes les MRC, à l'exception de quatre, ont un lien avec le réseau ferroviaire. Lors d'une étude de terrain menée auprès des représentants des MRC possédant une installation portuaire, seulement 38,8 % des représentants des MRC considèrent le réseau ferroviaire comme important. La faible importance accordée au réseau ferroviaire vient du fait que les compagnies abandonnent peu à peu les lignes déficitaires ou susceptibles de le demeurer. Depuis 1986, plus de 250 km de voies ferrées ont été abandonnées et 900 autres km attendent le même sort. Dans le même ordre d'idées, 94,4 % des représentants des MRC considèrent le réseau routier important. Dans une situation où il ne reste qu'un mode de transport terrestre fiable et qui devrait, selon le gouvernement du Québec, connaître la croissance la plus rapide des modes de transport des marchandises, les représentants des MRC y accordent une grande importance. Seulement 27,7 % reconnaissent l'importance du réseau aérien. Le réseau aérien manutentionne peu

de marchandises. De plus, les points d'origine et de destination fixes ne favorisent pas l'utilisation de ce mode. Le réseau maritime est important pour 66,6 % des représentants des MRC.

L'étude de terrain a cherché à démontrer si les réseaux de transport sur le territoire de la MRC répondaient adéquatement à la demande locale : 42,1 % des représentants des MRC affirment que les réseaux routier et ferroviaire répondent à la demande, 63,2 % sont insatisfaits du réseau aérien, alors que 73,7 % disent que le réseau maritime répond adéquatement à la demande.

Cette section permet de constater que les représentants des MRC ne connaissent pas les infrastructures de transport de leur territoire. Une meilleure connaissance de celles-ci permettrait aux représentants des MRC d'établir des liens entre le réseau maritime et les autres modes de transport. Ces liens intermodaux nécessitent une gestion de l'espace efficace de la part des planificateurs locaux, afin que le développement régional s'effectue parallèlement au développement des divers modes de transport.

LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET L'UTILISATION DU SOL

Le tableau 8 classe les MRC selon la mention des activités économiques dans le SA. Les activités économiques se divisent en deux parties.

D'une part, les activités industrielles qui se regroupent autour des installations portuaires pour bénéficier d'un coût de transport plus faible et de la proximité de l'agglomération urbaine. Selon certains dirigeants des MRC, il existe une interaction entre les activités économiques et la zone portuaire (MRC de Francheville, 1986, p. 105; MRC de Manicouagan, 1986, pp. 72-73 et 109; MRC de Beauharnois-Salaberry, 1987, p. 25). Certains affirment que la zone portuaire se développe en fonction de l'industrie régionale, alors que d'autres croient plutôt que la zone portuaire est un facteur de localisation industrielle. Mais rien ne nous permet de comprendre comment la MRC de Beauharnois-Salaberry en est venue à établir les effets multiplicateurs de son installation portuaire.

D'autre part, les installations portuaires anciennes ou abandonnées sont transformées en attraits touristiques de diverses façons. Par exemple, la vocation du quai de Pointe-au-Père (MRC de Rimouski-Neigette) est passée de commerciale à touristique, avec l'implantation d'un centre d'interprétation maritime. Les activités touristiques mentionnées dans les SA se regroupent sous deux volets : les activités de plaisance regroupent les rampes de mise à l'eau et les marinas; et les activités culturelles et historiques, soit les musées maritimes, les centres d'interprétation et les anciens quais.

Tableau 8 Les activités économiques mentionnées dans les SA des MRC, 1987

Activités touristiques			
	OUI	NON	
Activités industrielles	OUI	Bas-Richelieu Fjord-du-Saguenay Franchville Îles-de-la-Madeleine Kamouraska Matane Montmagny Pabok Rimouski-Neigette	Beauharnois-Salaberry Côte-de-Gaspé Manicouagan Bécancour
	NON	Avignon Charlevoix Charlevoix-Est Les Basques Chutes-de-la-Chaudière L'Islet Portneuf	Bellechasse Bonaventure Champlain Côte-de-Beaupré Autray Denis-Riverin Desjardins Haute-Côte-Nord Haut-Saint-Laurent Lajemmerais Mitis L'Assomption Île-d'Orléans Lotbinière Maskinongé Minganie Nicolet-Yamaska Rivière-du-Loup Roussillon Vaudreuil-Soulanges

Note : Les toponymes en caractères gras désignent les MRC qui possèdent une installation portuaire.

Le tableau 8 démontre que les représentants des MRC qui possèdent une installation portuaire et qui mentionnent la tenue d'activités industrielles et touristiques dans leur SA sont au nombre de sept. Ce sont toutes des MRC qui possèdent un port peu spécialisé. Donc, les représentants des MRC mentionnent les activités économiques lorsque le port manutentionne un éventail important de marchandises.

Les cinq MRC qui possèdent une installation portuaire mais qui ne citent ni l'une ni l'autre des activités économiques possèdent des ports spécialisés, à l'exception du port de Mont-Louis (MRC de Denis-Riverin) qui est diversifié. Les représentants semblent ne pas se soucier des activités économiques reliées aux installations portuaires, lorsque le port manutentionne peu de marchandises et/ou relève de la juridiction de Transports Canada.

Sept MRC possédant une installation portuaire citent l'une ou l'autre des activités. Celles qui citent les activités industrielles possèdent un port diversifié, alors que celles qui citent les activités touristiques possèdent un port spécialisé, à l'exception de la MRC de Charlevoix-Est.

En général, les représentants des MRC qui citent les activités industrielles possèdent des installations portuaires qui manutentionnent plusieurs marchandises, alors que les représentants qui citent les activités touristiques possèdent des installations spécialisées.

L'étude de terrain révèle que, dans 66,7 % des MRC, la population active se regroupe dans le secteur secondaire de l'activité économique. De plus, l'activité industrielle a connu une variation positive importante dans près de 50 % des MRC à l'étude.

Le sous-thème de l'utilisation du sol analyse la zone adjacente des installations portuaires et les zones reliées à celles-ci, tels les parcs industriels. Ne seront étudiées que les MRC possédant une installation portuaire.

Neuf SA sur 19 expliquent le rôle de la zone portuaire, les 10 autres n'en font rien. L'utilisation de la zone portuaire est axée vers les industries, les commerces et les services associés à la fonction portuaire. De ces neuf MRC, seulement trois ont un plan ou une carte pour appuyer leurs dires (MRC de Charlevoix-Est, 1986, carte 3.1; MRC de Matane, 1986, plan 2; MRC de Rimouski-Neigette, 1986, plan 15). Les représentants de ces trois MRC ont clairement identifié la zone portuaire et ils y font référence. Les six autres représentants n'ont pas établi les limites de la zone portuaire à l'intérieur de la zone industrielle. Sur l'ensemble des 920 cartes et plans inclus dans les schémas d'aménagement, la représentativité des zones portuaires est faible. Les grandes affectations du sol sont identifiées sur des cartes et des plans à l'index; cependant les représentants des MRC n'y font pas référence. Serait-ce que les représentants des MRC ne considèrent pas les zones portuaires suffisamment importantes pour y faire référence?

Pourtant, il est bien écrit dans la LAU que chacun des SA doit inclure les grandes affectations de son territoire. Les grandes affectations sont identifiées dans les SA; cependant certaines MRC ne font pas la distinction entre la zone industrialo-portuaire et la zone industrielle.

Les planificateurs doivent tenir compte des installations portuaires lors de la planification territoriale, afin d'établir un zonage adéquat pour chacune des affectations du sol et qui ne causera pas de préjudices aux communautés locales.

Quinze MRC sur 19 identifient un parc industriel sur leur territoire. Il faut tenir compte du fait que les représentants des MRC planifient des parcs industriels en prévision de l'accueil d'industries, mais ces parcs sont fréquemment vides. Selon l'étude de terrain, ceux-ci ont une superficie inférieure à 10 km² et sont à une distance des ports inférieure à 10 km dans 73,3 % des cas. Les parcs industriels se

retrouvent dans presque toutes les MRC, ce qui démontre que leur présence est considérée importante pour l'industrie locale.

La MRC de Lotbinière, adjacente à celle de Bécancour, ne prévoit pas la création d'un parc industriel à l'intérieur de ses limites, puisqu'il existe «...de vastes espaces pour accueillir les entreprises [...] dans le parc industrialo-portuaire de Bécancour...» (MRC de Lotbinière, 1986, p. 15). Mais, le parc industriel et les installations portuaires de Bécancour sont utilisés de façon optimale selon les autorités de la MRC (MRC de Bécancour, 1987, pp. 15-16, 30-31, 34 et 54).

Le parc industriel se retrouve fréquemment dans la zone d'influence immédiate des installations portuaires. Selon l'étude de terrain, 17 maîtres de port sur 25 affirment que le zonage établi par les MRC n'affecte pas les opérations du port. Quatre maîtres de port n'ont pas répondu aux questionnaires, trois autres n'ont pas d'opinion et le maître de port de Sorel déclare que les activités portuaires sont à l'étroit dans le zonage territorial actuel. Est-ce que certains ports, comme Sorel ou Sainte-Anne-des-Monts, seraient condamnés à une stabilité en termes de superficie à cause d'une mauvaise planification territoriale? Les représentants des MRC désirent-ils orienter le développement portuaire selon leur priorité? Les décisions sont-elles politiques? Une première interprétation serait que les MRC qui ne possèdent pas d'infrastructure portuaire ne se soucient pas d'avoir un parc industriel.

Le port est un élément catalyseur pour les activités économiques et l'utilisation du sol. Par contre, les représentants des MRC doivent tenir compte de tous les éléments du territoire avant d'établir les diverses zones territoriales.

CONCLUSION

La LAU a été créée afin que chaque MRC établisse un schéma d'aménagement pour son territoire et qu'elle prenne connaissance des divers éléments qui constituent son territoire.

Face aux lacunes à combler par les MRC lors de la révision des SA, trois recommandations s'imposent. D'abord, les ministères doivent signaler aux MRC que les juridictions territoriales multiples doivent être incluses dans les SA. Ensuite, il faut offrir aux représentants des MRC une liste des points qui s'appliquent aux besoins portuaires : trafic, infrastructures, relations intermodales. Enfin, il importe que les planificateurs des SA soient sensibilisés au commerce et aux échanges qui impliquent une concertation avec tous les décideurs et acteurs économiques.

Cette étude des premiers SA a révélé des lacunes en ce qui concerne l'intégration de l'ensemble du potentiel du réseau de transport maritime dans les SA. La révision de ceux-ci à tous les cinq ans donne la possibilité aux représentants des MRC d'intégrer, à juste titre, les installations portuaires dans le SA, puisque ceux-ci peuvent contribuer au développement régional du Québec. Par leur

position, leur nombre, leur trafic, les liens nationaux et internationaux et la création de noyaux industriels, les ports de petite et moyenne taille contribuent au développement régional du Québec.

Néanmoins, plusieurs questions demeurent sans réponse et mériteraient une attention particulière. Quel est l'impact d'une pluralité juridique sur la planification portuaire et territoriale? Quels sont les effets multiplicateurs engendrés par une installation portuaire de petite et moyenne taille? Ces questions et bien d'autres qui en découlent valent la peine d'être approfondies, afin de mieux saisir la problématique globale des ports de petite et moyenne taille.

NOTES

- * Cette recherche a été rendue possible grâce à une subvention du FCAR.
- 1 L'étude étant axée sur les ports de petite et moyenne taille, on doit retirer de l'étude les territoires de la CUM et de la CUQ et la MRC de Sept-Rivières. Ces entités possèdent des installations portuaires de grande taille (Montréal, Québec, Sept-Îles et Port-Cartier). Donc, le nombre de MRC à l'étude sera de 19.
 - 2 Les ports de Blanc-Sablon et Saint-Augustin ne faisant partie d'aucune MRC, mais d'un territoire spécial, ils ne seront pas comptés parmi les ports.

BIBLIOGRAPHIE

- ASSELIN, BENOÎT, BOUCHER, DUCHARME INC. (1977a) *Étude du port de Québec (1977). Synthèses et recommandations*. Montréal, 245 p.
- _____ (1977b) *Étude du port de Québec (1977). Annexe A. Potentiel et schémas de développement, promotion et études de gestion*. Montréal, 85 p.
- _____ (1977c) *Étude du port de Québec (1977). Annexe B. Études environnementales*. Montréal, 153 p.
- _____ (1977d) *Étude du port de Québec (1977). Dessins montrant les schémas d'aménagement*. Montréal, 7 p.
- BEAUCHEMIN, BEATON, LAPOINTE (1976a) *Étude sur l'avenir du port de Montréal*. Montréal, 87 p.
- _____ (1976b) *Étude sur l'avenir du port de Montréal. L'organisation interne du port*. Montréal, 229 p.
- _____ (1976c) *Étude sur l'avenir du port de Montréal. Le contexte socio-économique*. Montréal, 87 p.
- _____ (1976d) *Étude sur l'avenir du port de Montréal. Annexes*. Montréal, 198 p.
- CANADA, Statistique Canada (1985a) *Tonnage de la cargaison chargée et déchargée dans les ports canadiens au titre du cabotage, pour certaines marchandises, selon le port de manutention et l'origine et la destination, 1985*. Ottawa, 270 p.
- _____ (1985b) *Tonnage de la cargaison manutentionnée dans les ports canadiens au titre du transport maritime international, par port de manutention et marchandise, selon l'origine et la destination, 1985*. Ottawa, 397 p.
- _____ (1987a) *Tonnage de la cargaison chargée et déchargée dans les ports canadiens au titre du cabotage, pour certaines marchandises, selon le port de manutention et l'origine et la destination, 1987*. Ottawa, 268 p.

- _____ (1987b) *Tonnage de la cargaison manutentionnée dans les ports canadiens au titre du transport maritime international, par port de manutention et marchandise, selon l'origine et la destination, 1985*. Ottawa, 491 p.
- _____ (1989a) *Tonnage de la cargaison chargée et déchargée dans les ports canadiens au titre du cabotage, pour certaines marchandises, selon le port de manutention et l'origine et la destination, 1989*. Ottawa, 265 p.
- _____ (1989b) *Tonnage de la cargaison manutentionnée dans les ports canadiens au titre du transport maritime international, par port de manutention et marchandise, selon l'origine et la destination, 1^{er}-2^e trimestres, 1989*. Ottawa, 349 p.
- _____ (1989c) *Tonnage de la cargaison manutentionnée dans les ports canadiens au titre du transport maritime international, par port de manutention et marchandise, selon l'origine et la destination, 3^e-4^e trimestres, 1989*. Ottawa, 375 p.
- COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1985) *Schéma d'aménagement, version définitive*. Montréal, Service de la planification du territoire, 128 p.
- COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC (1985) *Schéma d'aménagement, règlement n° 207 adopté le 1^{er} avril 1985*. Québec, 260 p.
- GRAVIER, J. F. (1971) *Économie et organisation régionale*. Paris, Masson Éditeurs, 216 p.
- GRAWITZ, Madeleine (1974) *Méthodes des sciences sociales*. Paris, Dalloz, 2^e édition, pp. 625-669.
- HOLSTI, Ole R. (1969) *Content Analysis for Social Sciences and Humanities*. Reading, Addison-Wendy, 235 p.
- KENNIFF, Patrick (1981) Les récentes réformes législatives en droit municipal du Québec : bilan et perspectives d'avenir. *Revue de droit de l'Université de Sherbrooke*, 12(1) : 4-41.
- KONNO, Shuhei (1979) Categorized characteristics of hinterland and foreland. In *Villes et ports : développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral*. Paris, Éditions du CNRS, pp. 105-114.
- L'HEUREUX, Jacques (1980) Schémas d'aménagement et plans d'urbanisme en vertu de la loi sur l'aménagement et l'urbanisme. *Revue générale de droit*, 11(1) : 7-63.
- 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.
- _____ (1987b) *Schéma d'aménagement. Annexes A et B*. Gentilly, 85 p.
- _____ (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*. Sainte-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-Renards, 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.
- _____ (1987b) *Schéma d'aménagement (modalités 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 M.R.C. de l'Île-d'Orléans*. Sainte-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.
- _____ (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.
- _____ (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.
- _____ (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 Portneuf (1987a) *Schéma d'aménagement*. Cap-Santé, 250 p.
- _____ (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 Îles-de-la-Madeleine (1987) *Schéma d'aménagement de la M.R.C. des Îles-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 M.R.C. des Chutes-de-la-Chaudière*. Saint-Romuald, 256 p.
- MRC de Sept-Rivières (1987) *Schéma d'aménagement*. Sept-Îles, 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.
- _____ (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.
- PLOEGAERTS, L. et COMTOIS, C. (1991) L'apport des schémas d'aménagement dans la recherche d'une planification régionale de l'axe Hull-Montréal. *Le géographe canadien*. 35(2) : 166-186.
- 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.
- _____ (1987a) Guide explicatif de la loi sur l'aménagement et l'urbanisme. In Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire (éd). *Aménagement et*

urbanisme. Québec, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, 15 p.

- _____ (1987b) Le plan d'urbanisme : la phase préparatoire à son élaboration. In Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire (éd). *Aménagement et urbanisme*. Québec, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, 8 p.
- QUÉBEC, ministère des Transports (1989) *Mémento statistique du transport au Québec. Données 1986 et 1987*. Québec, ministère des Transports, 176 p.
- SLACK, Brian, VALLÉE, Danielle, COMTOIS, Claude et LAGIMONIERE, Luc (1992) Le rôle et la fonction des ports de petite et moyenne taille dans le système Saint-Laurent. *Cahiers de géographie du Québec*. À paraître.
- VIGARIÉ, Alain (1979) Synthèse scientifique des travaux du Colloque. In *Villes et ports : développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral*. Paris, Éditions du CNRS, pp. 585-593.
- WOLKOWITSCH, Maurice (1979) Les rapports entre espaces portuaires et espaces urbains : l'exemple de Marseille. In *Villes et ports : développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral*. Paris, Éditions du CNRS, pp. 163-173.
- _____ (1982) *Géographie des transports*. Paris, Armand Colin, 384 p.

(Acceptation définitive en mai 1993)