

INTÉGRATION DES RÉGIONS RURALES, NORDIQUES ET ÉLOIGNÉES AUX PRINCIPAUX RÉSEAUX DE TRANSPORT

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées du Canada aux réseaux de transport principaux des provinces et des territoires, ainsi qu'aux marchés locaux, nationaux et internationaux

*RAPPORT DU
GROUPE DE TRAVAIL
octobre 2014*

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Table des matières

RÉSUMÉ.....	3
Introduction	8
Mise en contexte.....	9
Glossaire.....	9
I. INTÉGRATION DES COMMUNAUTÉS ET DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES.....	9
Vue d'ensemble de l'état actuel	9
II. ENJEUX IDENTIFIÉS PAR LES GOUVERNEMENTS.....	11
Thème 1 – Accès et connectivité : le rôle des infrastructures	11
Aéroports et aérodrômes.....	12
Transport maritime	13
Thème 2 – Infrastructures : pressions exercées par la croissance et durabilité.....	14
Thème 3 – Financement et innovation dans la prestation des services : la durabilité à long terme	15
Thème 4 - Environnement : utilisation concurrentielle, impacts météorologiques et empreinte écologique.....	16
Thème 5 – Développement et impact sur les communautés	17
Développement économique	17
Obligation de consulter.....	17
Sécurité publique : accès et distance	18
III. PRINCIPES DIRECTEURS ET OPTIONS	19
IV. PROCHAINES ÉTAPES	22
ANNEXE A : PROFILS DES PROVINCES ET DES TERRITOIRES ET ÉTUDES DE CAS SUR LES BONNES DES PRATIQUES	24
Profil de l'Alberta	25
Alberta – Ponts des routes locales.....	27
Alberta – Aéroports communautaires	28
Profil de la Colombie-Britannique.....	29
Colombie-Britannique – Stratégie de porte d'entrée	32
Colombie-Britannique – Programme d'amélioration des routes rurales pétrolières et gazières (programme OGRRIP).....	34
Profil du Manitoba	35
Manitoba – Partenariat pour la porte d'entrée de Churchill	37

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Manitoba – Commission d'aménagement de la route du côté est (<i>East Side Road Authority</i> [ESRA]) ...	38
Profil du Nouveau-Brunswick.....	39
Profil de Terre-Neuve-et-Labrador	40
Terre-Neuve-et-Labrador — Route translabradorienne et service de traversier offert 12 mois par année	42
Profil des Territoires du Nord-Ouest.....	44
Territoires du Nord-Ouest – Documents de description de projet pour la route de la vallée du Mackenzie	47
Profil de la Nouvelle-Écosse	49
Nouvelle-Écosse – Plan quinquennal d'amélioration du réseau routier	50
Profil du Nunavut	51
Profil de l'Ontario.....	53
Ontario – Remplacement rapide de ponts.....	55
Ontario – Systèmes automatisés d'observations météorologiques (AWOS) aux aéroports éloignés.....	57
Profil de Île-du-Prince-Édouard.....	58
Ile-du-Prince-Édouard – Politique des liaisons communauté-route nationale.....	59
Profil du Québec	60
La région Nord-du-Québec.....	61
Québec -- La Route Blanche dans la Basse-Côte-Nord	63
Québec – Engagement préalable des intervenants concernés en préparation de l'aménagement d'une route d'accès aux ressources multifonctionnelle et permanente	64
Saskatchewan – Routes d'accès de l'industrie.....	66
Saskatchewan – Corridors routiers municipaux pour poids lourds (programme des corridors « Voie ouverte »).....	67
Profil du Yukon.....	68
Yukon – Programme d'entretien des routes rurales (PERR).....	70
Yukon – Programme des routes d'accès aux ressources	72
ANNEXE B : MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL.....	74

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

RÉSUMÉ

I. INTRODUCTION – ÉTAT ACTUEL

Les régions rurales, nordiques et éloignées du Canada possèdent d'importantes zones de ressources non exploitées qui pourraient grandement contribuer à la croissance économique et à la prospérité du Canada. Pour assurer cette croissance et un accès sécuritaire, fiable et équitable aux communautés voisines, on doit améliorer et développer les systèmes d'infrastructures de transport afin qu'ils desservent les régions riches en ressources et on doit intégrer ces systèmes aux réseaux de transport principaux qui sont reliés aux importants réseaux commerciaux.

Un groupe de travail interministériel et intergouvernemental a été mis sur pied en 2013 pour favoriser la collaboration en ce qui concerne les questions d'accès et de connectivité qui touchent les régions rurales, nordiques et éloignées et qui sont propres à chaque région. À cet égard, les gouvernements partagent une vision commune de la croissance économique et de la prospérité des communautés, laquelle vise à maintenir, soutenir et améliorer des réseaux de transports sûrs, concurrentiels, viables et durables qui contribueront à la prospérité économique et à la qualité de vie d'ici 2030.

Le groupe de travail :

1. a défini les lacunes et les défis (les enjeux) qui limitent l'accès aux régions rurales, nordiques et éloignées riches en ressources et la connectivité entre ces régions et avec les principales infrastructures de transport qui desservent les grands marchés nationaux et internationaux;
2. a déterminé la manière dont les infrastructures et les services de transport, qui ont principalement été aménagés à des fins commerciales, pouvaient être utilisés ou raccordés pour assurer le ravitaillement des communautés, pour améliorer l'accès aux équipements et pour relier les régions et les communautés rurales, nordiques et éloignées, y compris celles des Premières Nations et des Inuits.

Examen sommaire des provinces et des territoires

En 2013-2014, neuf provinces et trois territoires ont participé à un examen sommaire qui a permis de confirmer que les régions rurales, nordiques et éloignées de toutes les provinces et tous les territoires faisaient face à des enjeux en matière de transport. Les enjeux définis dans le cadre de cet examen se situaient dans cinq catégories : *l'accès et la connectivité, les infrastructures, le financement et l'innovation dans la prestation des services, l'environnement et le développement et l'impact communautaire*. Les enjeux, les principes directeurs et les options s'organisent autour de ces thèmes.

II. INTÉGRATION DU DÉVELOPPEMENT DES COMMUNAUTÉS ET DES RESSOURCES

Vue d'ensemble de l'état actuel

Les caractéristiques géographiques uniques des régions engendrent des enjeux d'accès et de

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

connectivité différents dans chaque province et territoire. Les profils de l'état actuel des provinces-territoires sont présentés à l'annexe A.

En général, les communautés éloignées sont petites et ont une population peu nombreuse, un faible niveau d'activité économique et un nombre d'emplois peu élevé. Ces communautés et zones de ressources n'ont parfois aucune route toutes saisons. Les liaisons entre les communautés peuvent être déficientes et même inexistantes, et il existe parfois de grandes distances entre les communautés et les grands centres urbains. De nombreuses communautés n'ont qu'un seul mode d'accès, et elles doivent compter sur les services saisonniers des traversiers et des barges et sur les routes de glace pour assurer un accès et un ravitaillement tout au long de l'année. Certaines d'entre elles sont isolées puisqu'il n'existe aucune liaison terrestre et certaines dépendent des liaisons aériennes et maritimes.

Toutes les provinces et territoires ont établi un certain nombre de bonnes pratiques qui témoignent des travaux réalisés en ce qui concerne les infrastructures de transport, y compris l'utilisation publique et la transition des infrastructures aménagées à des fins commerciales. (Voir les études de cas, à l'annexe A.)

Bien que ces méthodes d'intégration soient utilisées de manière efficace, l'intégration de ces régions exige tout de même l'amélioration et l'expansion des infrastructures de transport existantes, ainsi que l'aménagement de nouvelles infrastructures de transport et la mise en place de nouvelles possibilités économiques. Pour que la qualité de vie puisse croître et s'améliorer, il faudra que les rôles de l'industrie, des gouvernements et des communautés, y compris ceux des Premières Nations et des Inuits, soient définis avec plus de précision. Il faudra trouver des solutions aux lacunes et aux défis qui sont associés aux infrastructures de transport.

III. ENJEUX PROPRES AUX RÉGIONS RURALES, NORDIQUES ET ÉLOIGNÉES

Les lacunes et défis ont été classés sous les cinq thèmes ci-dessous.

1) Accès et connectivité

- a. Les liaisons entre les routes de transport du Nord et les principaux réseaux provinciaux-territoriaux sont à améliorer et l'accès aux principaux marchés est minime ou inexistant.
- b. Certaines communautés, entreprises, industries et zones de ressources sont isolées.

2) Infrastructures

- a. Le maintien des infrastructures est en concurrence avec les besoins croissants pour l'obtention des ressources financières limitées.
- b. La définition des niveaux de service et la planification à long terme favoriseront la croissance du secteur de l'exploitation des ressources et aidera à répondre aux besoins de croissance des communautés.
- c. Les régions nordiques et éloignées font face à une augmentation des coûts de construction, ce qui nuit à la durabilité.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

3) Financement et innovation dans la prestation des services

- a. Le financement des infrastructures, particulièrement les programmes conjoints fédéraux et provinciaux et l'investissement du secteur privé est requis pour combler les lacunes.
- b. Il faut développer de nouvelles sources de financement durable nécessaires au maintien, à l'amélioration, au développement et à la diversification des infrastructures et des services. De nouvelles méthodes de prestation des services doivent être prises en considération.
- c. La concurrence des priorités d'investissement en milieu urbain et dans les communautés rurales, nordiques et éloignées a de fortes incidences sur les processus décisionnels et sur la possibilité de livrer les services d'entretien, les changements et les améliorations nécessaires.

4) Environnement

- a. Les impacts majeurs, l'utilisation du sol concurrentielle, l'empreinte écologique, les événements météorologiques inhabituels, les catastrophes naturelles, les différences géographiques et les changements climatiques exercent des pressions et compliquent la gestion des infrastructures.
- b. Les impacts environnementaux sont régis par un ensemble complexe de règles et de procédés de tous les gouvernements. Les rôles et responsabilités en ce qui concerne la gestion de ces impacts et l'équilibre des différents intérêts demeurent imprécis.
- c. Les ressources sont limitées ou non disponibles pour la réparation et l'entretien des infrastructures qui sont perturbées par les événements météorologiques, les tempêtes et le dégel du pergélisol.

5) Développement et impact communautaire

a. *Développement économique*

- Il serait préférable d'effectuer une bonne planification du développement économique, de former des partenariats et d'établir des plans économiques avant que l'industrie entreprenne ses activités.

b. *Devoir de consulter*

- Les engagements favorisant la participation et la consultation des peuples autochtones doivent être significatifs pour répondre aux exigences juridiques et sociales.

c. *Sécurité publique*

- De nombreuses communautés et industries peuvent faire face à certains risques quand elles sont desservies par un seul mode de transport.
- Des mesures requises pour gérer les urgences et les catastrophes doivent être mises en place pour aider aux communautés à faire face à de telles situations.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

IV. PRINCIPES DIRECTEURS ET OPTIONS À ENVISAGER

Principes directeurs

1. Poursuivre la coopération, la participation et la coordination entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux.
2. Travailler de manière collective et collaborative à l'intégration de la planification des infrastructures de transport et de l'utilisation du sol afin d'atteindre et de maintenir la durabilité.
3. Améliorer l'accès, appuyer la croissance économique et encourager les partenariats pour la prestation des services et la mise en place des infrastructures, au besoin.
4. Appuyer les technologies et pratiques novatrices :
 - o afin d'atteindre les objectifs environnementaux et de réduire les impacts;
 - o afin de respecter les priorités divergentes, les mandats de chacun et les pouvoirs gouvernementaux.
5. Appuyer le développement économique, assurer la sécurité publique (services essentiels) et répondre aux obligations en matière de participation et de consultation.

Options

Examiner ou mettre en place les éléments indiqués ci-dessous.

1. Programmes de financement du gouvernement fédéral, de sorte que les besoins de croissance des régions rurales, nordiques et éloignées puissent être comblés dans toutes les provinces et tous les territoires au Canada.
2. Rôles et responsabilités pour la collaboration public-privé, utilisation des modèles d'intérêt public ou de cadres et partenariats semblables.
3. Principes d'utilisation du sol, afin d'assurer l'intégration de l'utilisation du sol au développement économique et à la planification des transports.
4. Niveaux de ce service minimum en déterminant quelles sont les communautés à risque qui ne disposent que d'un seul point d'accès ou qui ne disposent d'aucune liaison toutes saisons (déterminer l'impact sur les gens, l'industrie et l'économie).
5. Méthodes de gestion des topographies difficiles, des changements climatiques et de l'impact des saisons réduites d'utilisation des routes d'hiver en ce qui concerne le ravitaillement de la communauté et de l'industrie.
6. Stratégies pour :
 - o améliorer les liaisons avec les emplois, les communautés, les ressources et les marchés;
 - o maintenir, améliorer et construire des réseaux de transport multimodaux, en particulier pour le transport aérien et maritime;

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

- o restaurer ou reconstruire les infrastructures qui ont été détériorées par des événements météorologiques, des tempêtes ou le dégel du pergélisol;
- o coordonner les efforts de participation et de consultation entre les différents ordres de gouvernement fédéral, provinciaux et territoriaux;

V. PROCHAINES ÉTAPES

L'établissement de principes directeurs proposés et d'options pour les régions rurales, nordiques et éloignées constitue la première étape majeure du processus d'amélioration de l'intégration aux principaux réseaux de transport. Ces principes visent à servir de points de repère aux décideurs pour faire progresser la vision des transports à long terme pour le Canada en répondant aux besoins qui sont propres aux régions rurales, nordiques et éloignées.

Le groupe de travail est d'avis que les travaux réalisés peuvent s'avérer utiles dans ce domaine puisqu'ils ont permis de définir des enjeux et défis communs, des secteurs où la collaboration est possible et les questions sur lesquelles doivent porter les travaux futurs. Essentiellement, le groupe de travail a pu évaluer plus efficacement la complexité des enjeux. Une des prochaines étapes cruciales constituera la poursuite du dialogue entre les responsables fédéraux, provinciaux et territoriaux relativement à la manière dont le rapport du groupe de travail peut être utilisé pour que tous s'entendent sur la nécessité de relier ces régions aux principaux réseaux de transport du pays.

Chaque gouvernement a ses propres priorités qui définissent son interprétation des expressions « *principaux réseaux de transport* » et « *principaux marchés nationaux et mondiaux* ». Puisque dans plusieurs provinces et territoires, on dénombre des régions rurales, nordiques et éloignées qui ne jouissent pas de liaisons complètes, l'identification de réseaux de routes principales potentielles en direction et en provenance de ces communautés et des zones riches en ressources qui les relient aux principaux marchés nationaux et internationaux peut grandement contribuer à la planification à long terme de ces régions. Chaque gouvernement établira ses propres priorités, mais tous s'entendent pour dire qu'une plus grande collaboration entre les différents gouvernements servira à améliorer l'intégration de ces régions.

En plus d'identifier le réseau principal, on pourrait également choisir des exemples de bonnes pratiques mises en place en vertu desquelles l'industrie a collaboré avec le gouvernement et les communautés pour améliorer l'accès. Ces travaux pourraient nous servir à établir un modèle de collaboration qui pourrait être utilisé et adapté par les gouvernements.

Ces prochaines étapes sont importantes, et lorsqu'elles seront mises en œuvre, il sera avantageux de tenir compte des autres travaux qui ont été réalisés ou qui sont en cours. Ces efforts nous procureront une valeur ajoutée, et ils feront ressortir l'importance d'aménager les connexions du réseau de transport nécessaires pour améliorer la prospérité économique et sociale.

Les prochaines étapes proposées peuvent permettre aux décideurs d'améliorer la qualité de vie des gens habitant ces régions, tout en appuyant la croissance économique et la prospérité des provinces, des territoires et de l'ensemble du Canada.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Introduction

L'importance de plus en plus grande accordée à la mondialisation a fait en sorte qu'il est devenu nécessaire de créer des systèmes d'infrastructures de transport multimodal ou de maintenir ou améliorer de tels systèmes lorsqu'ils sont déjà existants. Cette amélioration et ce développement sont essentiels à la prospérité économique du Canada. De nombreuses régions rurales, nordiques et éloignées possèdent d'importantes ressources non exploitées qui pourraient grandement contribuer à la croissance économique du Canada. Pour exploiter ces richesses et assurer un accès sécuritaire, fiable et équitable aux communautés voisines, des systèmes d'infrastructure de transport doivent être mis en place pour permettre l'accès à ces régions riches en ressources et pour relier ces régions et communautés aux marchés et services locaux, nationaux et internationaux. Afin de répondre à ces besoins, le Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière a établi :

Une vision pour la croissance économique et la prospérité des communautés du Canada :

En 2030, le Canada continuera à maintenir, à soutenir et à améliorer des réseaux de transport sûrs, concurrentiels, viables et durables, qui contribuent à la prospérité économique et à la qualité de vie.¹

Conformément à cette vision, les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux des Transports (Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière) ont formé un groupe de travail national sur l'intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport. Ce groupe de travail, formé en 2013, a suscité un grand intérêt et un grand soutien de la part des ministres fédéral, provinciaux et territoriaux du Canada. Les dix provinces, trois territoires et Transports Canada ont partagé de l'information et collaboré sur des enjeux liés à l'accès et à la connectivité des régions rurales, nordiques et éloignées des provinces-territoires en question. Le mandat du groupe de travail était le suivant :

1. définir les lacunes et les défis qui limitent l'accès aux régions rurales, nordiques et éloignées riches en ressources et la connectivité entre ces régions et avec les principales infrastructures de transport qui desservent les grands marchés nationaux et internationaux;
2. déterminer la manière dont les infrastructures de transport, qui ont principalement été construites à des fins commerciales, pourraient être utilisées ou raccordées pour assurer le ravitaillement des communautés, pour améliorer l'accès aux équipements et pour relier les régions et les communautés rurales, nordiques et éloignées, y compris celles des Premières Nations et des Inuits.

Ces travaux ont donné lieu à l'élaboration d'un ensemble de principes directeurs proposés et d'options visant à appuyer l'intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport et marchés internationaux. L'établissement et le maintien de ces liaisons importantes peuvent être avantageux pour les communautés de ces régions, ainsi que pour les gouvernements provinciaux-territoriaux et le Canada dans son ensemble. Les principes et options du présent rapport fournissent des points de repère aux décideurs pour mettre en œuvre la vision des transports à long terme au Canada et assurer la croissance économique et l'amélioration de la qualité de vie au pays.

¹ Branchés maintenant pour l'avenir : Une vision des transports au Canada – Septembre 2013, (<http://www.comt.ca/french/strategic-vision.pdf>), 2 janvier 2014

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Mise en contexte

En 2013-2014, le groupe de travail a effectué un examen sommaire afin de définir les principales questions, priorités et activités pour lesquelles des initiatives ont déjà été mises en place, sont en cours ou sont prévues. L'examen sommaire a confirmé que les régions rurales, nordiques et éloignées de toutes les provinces et tous les territoires font face à de nombreux enjeux en matière de transport. Par la suite, des profils ont été créés pour permettre aux gouvernements de documenter les enjeux existants. Les enjeux définis dans le cadre de cet examen se situent dans cinq catégories : ***l'accès et la connectivité, les infrastructures, le financement et l'innovation dans la prestation des services, l'environnement et le développement et l'impact communautaire***. De plus, les principes directeurs et les options s'y rattachant s'organisent autour de ces thèmes. Chaque gouvernement a fourni des études de cas sur les bonnes pratiques liées à un ou plusieurs thèmes afin de démontrer les progrès réalisés partout au pays en ce qui concerne les enjeux du transport dans les régions rurales, nordiques et éloignées.

Glossaire

Régions rurales, nordiques et éloignées – Terme utilisé de manière étendue et conformément à la signification générale utilisée par chaque gouvernement. Lorsqu'on fait également mention d'un gouvernement, une interprétation plus familière peut être requise.

Aéroports et aérodrômes – Les définitions utilisées par Transports Canada s'appliquent aux aérodrômes, aux aéroports et aux systèmes d'infrastructure de transport aérien qui sont mentionnés dans le présent document. Toutefois, seules les infrastructures sous la responsabilité ou qui suscitent l'intérêt des provinces et territoires sont incluses.

Gouvernements – Provinces et territoires qui font partie du groupe de travail. Selon la manière dont ce terme est utilisé dans le rapport, il peut également désigner le gouvernement fédéral, et peut ou non désigner Transports Canada.

Lacunes – Caractéristiques des systèmes existants; il peut s'agir de systèmes existants, déficients, inefficaces ou problématiques.

Défis – Obstacles ou caractéristiques qui font en sorte qu'une lacune ne peut pas être comblée ou qu'elle est difficile à combler. Les lacunes et défis décrits sous forme d'enjeux se limitent à ceux qui touchent la majorité des provinces-territoires ou qui constituent des enjeux de longue date qui ont une certaine importance.

I. INTÉGRATION DES COMMUNAUTÉS ET DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES

Vue d'ensemble de l'état actuel

Le Canada est un pays vaste qui a une topographie diversifiée et des caractéristiques géographiques uniques. Ces différences posent des problèmes d'accès et de connectivité qui varient en fonction de chaque région rurale, nordique et éloignée. Par conséquent, les profils des provinces et des territoires ont été créés pour documenter l'état actuel de l'accès et de la connectivité dans les régions rurales, nordiques et éloignées de chaque province-territoire. Les profils des provinces et des territoires sont présentés à l'annexe A. Ces profils et l'examen sommaire des provinces-territoires réalisé en 2013

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

démontrent que toutes les provinces et tous les territoires font face à des problèmes d'accès et de connectivité dans les régions rurales, nordiques et éloignées.

Dans l'ensemble, les communautés des régions rurales, nordiques et éloignées constituent de petites communautés dont la population est de faible densité. Les liaisons entre les communautés sont parfois restreintes, et il peut exister de grandes distances entre ces communautés et des distances encore plus grandes entre ces communautés et les grands centres urbains. Certaines d'entre elles ne disposent d'aucune liaison terrestre. Les communautés éloignées et isolées peuvent ne disposer que d'un seul mode de transport (habituellement le transport aérien ou maritime) pour assurer l'accès et le ravitaillement. D'autres communautés disposent d'un point d'accès ou utilisent des routes de glace saisonnières pour assurer la liaison avec le monde extérieur. Les communautés qui ne disposent d'aucune route terrestre toutes saisons peuvent ainsi s'exposer à des risques en raison d'un accès limité aux services sociaux, de santé et d'urgence.

Ces communautés, ainsi que les entreprises, les industries et les zones d'importantes ressources non exploitées ne disposent parfois de bonnes liaisons entre elles ni d'aucune liaison avec les principaux réseaux de transport et les principaux marchés. Dans certains cas, il n'existe aucune infrastructure de transport permettant l'accès aux emplacements des ressources. Dans de telles situations, les employeurs potentiels peuvent parfois devoir assurer le transport aérien des travailleurs. Habituellement, les occasions d'emploi, les entreprises et les possibilités économiques sont alors moins nombreuses.

Les industries qui décident d'exploiter des ressources dans de tels secteurs peuvent grandement contribuer aux économies locales et contribuer à atténuer bon nombre des enjeux socio-économiques et de sécurité publique. Les partenariats entre le gouvernement, la communauté concernée et l'industrie peuvent s'avérer très utiles. Toutefois, les rôles de l'industrie, du gouvernement et de la communauté en ce qui concerne l'aménagement des infrastructures de transport et le développement économique et social demeurent indéterminés.

Certains gouvernements ont établi des politiques et des programmes qui prévoient que les infrastructures de transport (qui sont parfois aménagées principalement à des fins commerciales) peuvent être utilisées ou raccordées aux fins d'utilisation par le public. Au sein de certains gouvernements, ces politiques et programmes sont devenus de bonnes pratiques. Même si ces pratiques peuvent améliorer l'accès et la connectivité aux communautés voisines, elles ne permettent pas toujours qu'une liaison complète soit assurée. De nombreuses communautés ne disposent d'aucune liaison entre elles, ni de liens avec les centres de service, les grands centres, un réseau principal ou les principaux marchés. Ces problèmes découlent des lacunes et des défis existants, et de nouvelles options et solutions sont donc requises sur le plan stratégique. Pour obtenir de plus amples renseignements à ce sujet, veuillez consulter les études de cas indiquées ci-dessous qui sont présentées à l'annexe A.

Études de cas pertinentes (voir l'annexe A) :

Colombie-Britannique – Stratégie de porte d'entrée, page 32

Colombie-Britannique – Programme d'amélioration des routes rurales pétrolières et gazières (programme OGRRIP), page 35

Manitoba – Partenariat du système de porte d'entrée Churchill, page 40

Saskatchewan – Route d'accès de l'industrie, page 69

Yukon – Cadre de routes d'accès aux ressources, page 76

II. ENJEUX IDENTIFIÉS PAR LES GOUVERNEMENTS

Les réseaux de transport ont toujours joué un rôle important dans le transport des personnes et des marchandises, ainsi qu'en tant que moteur de l'économie. Le réseau de transport du Canada, qui a pris naissance avec les chemins de fer dans les années 1800 et avec la construction d'une seule route et de 13 ponts en Ontario dans les années 1900, s'est transformé en un ensemble complexe de réseaux routiers, ferroviaires, maritimes, aériens et de pipelines. Ces réseaux relient les industries aux marchés, ainsi que les gens aux services et aux possibilités d'emploi.

Dans les régions rurales, nordiques et éloignées, l'aménagement et l'entretien de ces liaisons importantes peuvent présenter des défis. Les caractéristiques géographiques, topographiques, climatiques et les coûts peuvent faire obstacle à l'expansion, au développement et au maintien des réseaux existants. D'après l'examen sommaire et l'analyse des provinces et des territoires réalisés par le groupe de travail, les enjeux majeurs peuvent être classés selon les thèmes suivants : ***l'accès et la connectivité, les infrastructures, le financement et l'innovation dans la prestation des services, l'environnement et le développement et l'impact communautaire***. La description de ces thèmes ci-après est suivie d'études de cas des bonnes pratiques, lesquelles illustrent les interventions mises de l'avant par les gouvernements pour gérer des enjeux particuliers.

Thème 1 – Accès et connectivité : le rôle des infrastructures

Certaines régions rurales, nordiques et éloignées éprouvent des lacunes en matière d'infrastructures de transport. Les communautés, les entreprises et les industries peuvent être isolées, et il n'existe parfois aucune liaison entre le transport en région nordique et les principaux réseaux provinciaux ou territoriaux, ni aucun accès aux grands marchés. Par exemple :

- les choix sont limités, que ce soit par l'absence de routes toutes saisons et services limités ou inexistantes d'autobus, de train ou de traversier vers les corridors de transport principaux;
- il pourrait être possible d'améliorer l'interconnectivité multimodale (routière, ferroviaire, maritime et aérienne) dans les communautés et entre les provinces et les territoires, dans le but de réduire le nombre de communautés isolées et éloignées;
- certaines communautés d'une même province ou d'un même territoire ne sont pas reliées entre elles ni au réseau routier pancanadien (Nunavut et Basse-Côte-Nord au Québec);
- le Yukon doit être intégré par le nord de la Colombie-Britannique au réseau de transport de l'Alaska jusqu'à l'État de Washington au sud.

Le transport jusqu'au marché de nos ressources naturelles et de nos produits agricoles, des pêches et autres, ainsi que l'amélioration du transport des marchandises et des personnes, répond aux intérêts et aux besoins d'une vaste gamme de partenaires importants et de bénéficiaires potentiels. Dans les régions rurales, nordiques et éloignées, il faut améliorer l'accès pour mettre en valeur les zones riches en ressources, ce qui est nécessaire pour assurer une croissance économique continue et l'amélioration des conditions sociales pour tous les Canadiens. Même si le transport terrestre revêt une grande importance, les aéroports et aérodromes, ainsi que le transport maritime, continueront également de jouer un rôle essentiel à cet égard.

Aéroports et aérodromes

Dans les régions rurales, nordiques et éloignées, les aéroports et les aérodromes sont des éléments essentiels au développement économique et social des communautés et de l'industrie, en particulier dans les communautés qui dépendent de ces installations pour avoir un accès toutes saisons et pour leur ravitaillement. Grâce à cet accès, des services essentiels tels que les services santé, de justice, sociaux et d'urgence tels que l'évacuation, le rapatriement, la lutte contre les incendies, l'aide en cas de catastrophe et les services d'intervention (p. ex., lors de déversements de pétrole ou d'inondations) peuvent être fournis. Les services aériens ajoutent de la valeur aux économies locales grâce aux occasions d'affaires et d'emplois aux installations aéroportuaires et à l'extérieur de ces installations et en facilitant l'exploration, les études géologiques, le tourisme, l'agriculture locale et les transactions bancaires. Ils attirent des travailleurs et d'autres experts dans la région et peuvent aider le Canada à affirmer sa souveraineté.

La durabilité à long terme et l'exploitabilité future des aéroports et des aérodromes sont importantes, car ces installations fournissent un lien essentiel vers les biens et les services offerts plus au sud. Là où l'expansion de ces installations est requise pour répondre à la croissance future, bon nombre d'entre elles pourraient être aux prises avec d'importants défis à long terme. Les gouvernements concernés pourront continuer d'être limités dans leur capacité d'investir dans les projets d'immobilisation et pourront éprouver de la difficulté à répondre à l'évolution des exigences réglementaires minimales. Par exemple :

- les budgets d'immobilisation et d'exploitation des aéroports et aérodromes sont dans certains cas limités. Cela est particulièrement problématique lorsqu'un aéroport est la seule source d'accès et de ravitaillement et lorsqu'il est essentiel que la région puisse obtenir des services d'évacuation sanitaire et d'urgence;
- les incidences des modifications proposées aux règles fédérales sur les projets d'agrandissement des aéroports et aérodromes devront être évaluées au cas par cas. Dans certaines circonstances, où les dispositions d'antériorité sont appliquées, des dépenses en immobilisations pourront être rendus nécessaires pour assurer le respect des nouvelles normes;
- les critères d'admissibilité au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) ont pour effet de limiter les solutions de financement pour de nombreux aéroports en région éloignée.

Les aéroports et aérodromes en régions rurales, nordiques et éloignées continueront d'éprouver des difficultés à répondre aux exigences réglementaires obligatoires. Ils doivent également se développer pour répondre aux possibilités de croissance et évoluer pour s'adapter au marché concurrentiel des transports. Ces résultats pourront être atteints sous réserve du respect des conditions suivantes :

- l'obtention du financement pour les dépenses de capital qui sont requises pour répondre aux exigences réglementaires obligatoires;
- la modification des critères d'admissibilité au PAIA pour que:
 - les aérodromes non certifiés soient inclus;
 - les exigences touchant le service aérien régulier et un minimum de 1 000 passagers par année soient supprimées;
 - le financement octroyé pour les subventions soit augmenté;

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

- o l'élargissement de la définition du terme « desserte » en vue d'y inclure les services nolisés sur horaire régulier.

Transport maritime

Des centaines de milliers de conteneurs et des millions de tonnes de marchandises sont traités chaque année dans les ports maritimes du Canada. Le transport des personnes et des marchandises à l'intérieur du pays a beaucoup augmenté et lorsqu'il est combiné au commerce international et au tourisme, le transport maritime représente des milliards de dollars pour l'économie canadienne. Les traversiers, y compris ceux utilisant des câbles pour traverser les rivières, font partie de ce mode de transport. Chaque année, ils transportent des millions de personnes et de véhicules commerciaux chargés de marchandises. Dans les communautés qui ne disposent d'aucune liaison terrestre, les traversiers sont essentiels au ravitaillement et pour l'accès aux biens et services essentiels. Ils fournissent également à de nombreuses industries des liaisons d'importation et d'exportation vitales vers les marchés mondiaux. En 2005, la valeur des exportations commerciales du Canada atlantique était de 22 milliards de dollars et la valeur des importations était de 18 milliards de dollars². Ces chiffres ont beaucoup augmenté au cours des dernières années, et on prévoit que la croissance progressera dans les années à venir. Les ports et traversiers nécessitent des travaux d'amélioration et d'expansion pour faire face à cette demande. Les lacunes existantes dans ce domaine sont indiquées ci-dessous. Par exemple :

- dans les régions où les différences géographiques requièrent que plusieurs modes soient mis à contribution pour établir ou maintenir le lien avec un réseau principal, il est nécessaire d'assurer des liaisons multimodales (p. ex., les îles et la péninsule du Canada atlantique, qui dépendent grandement des traversiers ou le Grand Nord, qui n'a pas d'accès à la mer);
- Il faut aménager des liaisons routières ou ferroviaires fiables pour relier les ports et les traversiers aux réseaux routiers provinciaux-territoriaux;
- les infrastructures maritimes et la technologie connexe, y compris les traversiers des rivières à câbles, vieillissent, deviennent désuètes et approchent de la fin de leur durée de vie utile. Il faut débloquer les fonds d'immobilisation et les sources de financement requis pour maintenir, améliorer ou remplacer les traversiers et pour améliorer les installations portuaires.

Les défis existants comprennent ce qui suit :

- reconnaître le rôle important des traversiers comme moyen de relier les personnes et les marchandises aux principaux réseaux commerciaux et au réseau routier national;
- obtenir un financement fédéral à long terme afin d'assurer la durabilité, l'amélioration, l'expansion et le remplacement des ports, des infrastructures maritimes et des traversiers trop âgés et afin d'assurer la durabilité des services de traversier vers les communautés nordiques et éloignées;
- réduire les coûts associés aux contrats maritimes utilisés pour faciliter le ravitaillement des communautés;
- reconnaître que les traversiers sont d'importants catalyseurs du développement touristique national et international;

² Stratégie de transport du Canada atlantique 2008-2018, p.5

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

- reconnaître les coûts élevés de réparation ou de remplacement des traversiers des rivières à câbles qui sont situés dans des régions sans accès à la mer et où il est difficile d'obtenir des services d'experts, des installations, des pièces et des navires.

Études de cas pertinentes (voir l'annexe A)

Manitoba – administration routière de l'Est (East Side Road Authority), page 41

Terre-Neuve-et-Labrador – service de traversier toutes saisons de la Route translabradorienne, page 46

Île-du-Prince-Édouard – stratégie des routes nationales et des routes collectrices communautaires, page 62

Québec – la route blanche de la Basse-Côte-Nord, page 66

Thème 2 – Infrastructures : pressions exercées par la croissance et durabilité

Les coûts associés au maintien des infrastructures existantes et ceux associés aux besoins de croissance se font concurrence pour l'obtention des ressources financières limitées. Même si tous les gouvernements examinent des options visant à assurer la durabilité à long terme et à faire face aux pressions exercées par la croissance, les enjeux suivants restent à résoudre. Il faut :

- attribuer les ressources nécessaires aux programmes de gestion de l'actif et au maintien des infrastructures;
- définir clairement les niveaux de service et de mettre en place des outils de planification opportuns pour répondre aux exigences de service liées à l'exploitation des ressources, à l'industrie, au développement et à l'expansion de l'économie et des communautés;
- assurer la gestion opportune de l'augmentation des coûts et demande accrue de réfection des ponts âgés et des infrastructures désuètes des autres modes de transport, afin d'assurer leur durabilité;
- gérer la demande de construction de nouvelles infrastructures routières tout en répondant aux pressions exercées pour maintenir ou effectuer la réfection des infrastructures existantes;
- répondre aux besoins de croissance liés à la construction, à l'amélioration et à la réfection des systèmes d'infrastructures multimodales;
- maintenir tous les niveaux de service de tous les modes malgré la détérioration prématurée des actifs en raison d'une utilisation plus forte que prévue se traduisant par une diminution de leur durée de vie plus courte (p.ex., pour répondre à la demande de connectivité pour les régions éloignées riches en ressources);
- répondre aux besoins spécifiques de la construction d'infrastructures dans les régions nordiques, rurales et éloignées ou isolées, où l'obtention de matériaux de construction domestiques et industriels entraîne des coûts plus élevés d'expédition, de transport et de fret, et :
 - des délais de transport plus longs;
 - des restrictions saisonnières attribuables à l'absence de liaison toutes saisons;

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

- o de circonstances où la livraison des matériaux de construction dépend parfois des opérations de ravitaillement par bateau pour réduire les coûts;
- o une saison de construction plus courte que dans les régions plus au sud;
- o de lacunes en matière de main-d'œuvre local bien formée et qualifiée;
- o des situations où les entrepreneurs doivent faire venir des travailleurs de l'extérieur et assumer des frais d'hébergement et des frais de subsistance élevés.

Études de cas pertinentes (voir l'annexe A)

Alberta – ponts des routes locales, page 28

Nouvelle-Écosse – plan quinquennal d'amélioration des routes, page 54

Ontario – remplacement rapide d'un pont, page 58

Thème 3 – Financement et innovation dans la prestation des services : la durabilité à long terme

En période de restriction budgétaire, tous les gouvernements ont de la difficulté à gérer les pressions exercées et les demandes formulées. Certains font face à un accroissement du fardeau de la dette combiné à une croissance économique modeste. Et tous les gouvernements cherchent des moyens de répondre aux exigences financières liées aux pressions existantes et aux besoins croissants.

Les gouvernements recherchent des moyens rentables d'assurer la durabilité future. Les activités et priorités courantes des gouvernements comprennent la modernisation du transport par autobus, l'utilisation des autobus scolaires pour transporter les personnes âgées et la modification et l'adaptation des politiques, comme l'a fait le Yukon pour l'entretien des routes rurales. Ces initiatives contribuent certainement à répondre aux difficultés associées à la durabilité à long terme. Toutefois, les gouvernements ont à composer avec d'importants enjeux. Il faut :

- gérer la concurrence des priorités d'investissement parmi les communautés urbaines, rurales, nordiques et éloignées;
- établir des structures de financement adéquates, y compris notamment les programmes conjoints fédéraux-provinciaux et le nouveau Fonds Chantiers Canada;
- mettre en place un programme fédéral durable à long terme pour le maintien, l'amélioration, le développement et l'exploitation des infrastructures de tous les modes de transport;
- développer des sources de financement dans le secteur privé et d'autres moyens de répondre au financement limité ou insuffisant des projets d'infrastructure;
- gérer les incidences des facteurs économiques et fiscaux sur l'établissement de politiques et l'allocation des budgets;
- établir des tarifs et frais équitables pour les cargaisons, les marchandises et l'expédition;
- réduire les coûts associés aux exigences de la réglementation fédérale et provinciale;

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

- examiner la possibilité d'établir des partenariats économiques avec les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, ainsi qu'avec l'industrie et d'autres partenaires pour assurer la sécurité et la durabilité des aéroports, des traversiers, des services d'autocar intermunicipaux, des services de transport ferroviaire sur de courtes distances et de transport de passagers, et les installations portuaires.

Études de cas pertinentes (voir l'annexe A)

Saskatchewan – programme de préparation du terrain pour le corridor de routes municipales rurales (programme *Clearing the Path*), page 70

Yukon – programme d'entretien des routes rurales (programme RRMP), page 74

Thème 4 - Environnement : utilisation concurrentielle, impacts météorologiques et empreinte écologique

Tous les ordres de gouvernement participent à la gestion de l'environnement. L'utilisation concurrentielle du sol, l'empreinte écologique, les phénomènes météorologiques inhabituels, les catastrophes naturelles, les différences écologiques et les changements environnementaux peuvent produire des impacts majeurs. D'autres conséquences détériorent et détruisent les infrastructures de façon prématurée et s'accumulent aux changements environnementaux et climatiques. Ces conséquences peuvent également affecter le pergélisol, le niveau des océans et la viabilité à long terme des routes de glace. Ensemble, ces conséquences exercent de nouvelles pressions et compliquent la gestion environnementale. Par exemple, il faut tenir compte de ce qui suit :

- l'ensemble complexe de règles et de processus d'évaluation environnementale (EE) qui régissent les impacts environnementaux et qui s'appliquent à toutes les provinces et tous les territoires. Les rôles et responsabilités des gouvernements ne sont pas bien définis en ce qui concerne la gestion des règles et des processus entre les gouvernements et le maintien d'un bon équilibre entre les intérêts et les multiples demandes;
- l'évolution des niveaux de ressources budgétaires devant être consacrées à la réparation et au maintien des infrastructures de tous les modes de transport qui sont détériorées par des phénomènes météorologiques et des tempêtes (inondations/chutes de neige);
- l'accroissement des coûts opérationnels et de construction liés au maintien et au développement des infrastructures situées dans des régions où la topographie et le climat sont difficiles, la présence de pergélisol et de tourbières et où la saison de construction est courte;
- l'engagement à promouvoir l'intégration de l'utilisation du sol, du développement économique et de la planification des transports;
- le besoin de gérer les demandes concurrentielles d'utilisation du sol et identifier, concevoir et établir des principes appropriés d'utilisation du sol;
- l'identification et la mise en place de mécanismes de financement pour la restauration et la reconstruction des infrastructures détériorées par les phénomènes météorologiques, les tempêtes et le dégel du pergélisol;

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

- la réalisation de travaux de recherche sur la gestion des zones situées sur une topographie difficile et sur les changements climatiques;
- le soutien du ravitaillement des communautés et de l'industrie qui doivent composer avec les impacts de la réduction de la période d'utilisation des routes d'hiver.

Études de cas pertinentes (voir l'annexe A)

Ontario – systèmes d'observation météorologique automatisés aux aéroports éloignés, page 62

Québec – engagement des partenaires avant l'aménagement d'une route multi-ressources permanente, page 69

Thème 5 – Développement et impact sur les communautés

Développement économique

Les principaux enjeux de nombreuses communautés sont le chômage et le nombre peu élevé d'activités économiques ou d'occasions d'affaires au niveau local. Lorsqu'une industrie s'établit dans une région, elle peut fournir les emplois dont la région a besoin et grandement contribuer à l'économie locale. Les domaines d'intérêt particulier comprennent ce qui suit :

- la formation de partenariats entre l'industrie, les communautés concernées, les organisations de développement économique régionales et locales, ainsi que les autorités gouvernementales pour favoriser la prise en charge des occasions de développement économique par les communautés avoisinantes;
- le renforcement de la capacité de la main-d'œuvre locale et l'incitation à la prestation des services au niveau local;
- l'établissement de plans de développement économique pour la communauté et la région avant que l'industrie entreprenne ses activités.

Obligation de consulter

Les peuples des Premières Nations, les Métis et les Inuits qui habitent les régions rurales, nordiques et éloignées peuvent être touchés par les activités industrielles, commerciales, économiques ou autres, que ces activités se déroulent sur leurs terres ou à proximité. Selon l'activité en question, plusieurs ordres de gouvernement (fédéral/provincial/territorial), plusieurs ministères et plusieurs promoteurs industriels peuvent participer à ces projets. Il est d'importance essentielle de consulter ces groupes. Pour les peuples autochtones, l'État est tenu de respecter les exigences de l'*Obligation de consulter* et il doit veiller à ce que cette obligation soit remplie. Les processus de participation et de consultation sont souvent complexes et ces enjeux peuvent les rendre encore plus complexes. Parmi les clés du succès figurent :

- la coordination des efforts de participation et de consultation entre les différents ordres de gouvernement, entre les ministères et entre les provinces et territoires (c'est-à-dire éviter le dédoublement des efforts);

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

- l'éclaircissement du rôle et de la contribution de l'industrie dans le processus de participation et de consultation;
- l'engagement à assurer une participation et une consultation significatives avec les peuples autochtones en ce qui concerne les activités touchant leurs droits conférés par traité, leurs terres ou les utilisations et pratiques traditionnelles.

Sécurité publique : accès et distance

Il est difficile d'assurer la prestation de services d'évacuation sanitaire et d'urgence en cas de catastrophe naturelle ou de désastre industriel dans ces régions. La plupart des communautés locales ne disposent pas des services d'experts, de l'équipement ni du matériel requis pour faire face aux urgences médicales, pour intervenir et apporter des mesures correctives en cas de catastrophe ni pour effectuer l'évacuation et le rapatriement des gens. Tous les ordres de gouvernement, les ministères et les organismes externes comme la Croix-Rouge ou les Forces armées canadiennes peuvent participer aux efforts et engager des coûts. Lorsqu'il n'y a qu'un seul point d'accès, la gestion de ces activités et la prestation de ces services peuvent s'avérer difficiles et coûteuses.

Les enjeux auxquels font face les communautés comprennent les suivants :

- les distances sont grandes entre les communautés et les principaux centres, les centres de service et les principaux réseaux où sont offerts les services de santé, les services sociaux et les services d'urgence;
- les communautés et l'industrie ont de la difficulté à obtenir des matériaux de construction à des coûts raisonnables;
- les normes minimales de niveau de service restent à définir;
- les différences régionales et géographiques qui s'appliquent aux communautés ne sont pas bien définies et les risques et obstacles demeurent parfois inconnus. Parfois, aucun plan ni aucune solution n'a été établi pour gérer les risques et obstacles.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Études de cas pertinentes (voir l'annexe A)

Alberta – aéroports communautaires, page 29

Territoires du Nord-Ouest – rapport de description du projet routier de la vallée du Mackenzie, page 51

III. PRINCIPES DIRECTEURS ET OPTIONS

Les réseaux de transport des régions rurales, nordiques et éloignées au Canada font face à un grand nombre de défis. Afin d'assurer la croissance économique et la prospérité future de ces régions, diverses solutions intégrées et planifiées efficacement doivent être mises en œuvre. Conformément à la *Vision pour les transports au Canada*, le groupe de travail a suggéré un ensemble de principes directeurs et d'options qui pourront aider les décideurs à assurer l'intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport.

Les thèmes sont présentés en ordre de priorité, et les principes directeurs et les options sont également présentés dans cet ordre sous chaque thème. Les priorités ont été déterminées par l'examen sommaire des provinces-territoires, ainsi que par le niveau d'intérêt ou de discussion suscité par un enjeu au sein des membres du groupe de travail. Cet ordre ne représente pas les priorités courantes des gouvernements. Toutefois, il est important que chaque gouvernement continue d'établir ses propres priorités en fonction de sa situation. Les motifs sont expliqués comme suit :

- Les modes de transport et les besoins multimodaux diffèrent puisqu'il existe de grandes différences topographiques et géographiques;
- l'état actuel des infrastructures de transport et des niveaux de service diffère au sein d'une même province ou d'un même territoire et entre les différentes provinces et différents territoires;
- l'état actuel de l'accès et de la connectivité diffère d'une communauté à une autre, d'une région à une autre, à l'intérieur même d'une province ou d'un territoire et entre les différentes provinces et territoires;
- les priorités actuelles varient selon les gouvernements.

Un autre facteur doit être pris en considération, soit l'absence d'un réseau principal et identifiable dans les régions rurales, nordiques et éloignées. À tout le moins, on doit s'entendre sur la signification de ce terme et sur celle des « *principaux marchés nationaux et internationaux* ».

Les renseignements rendus disponibles récemment à ce sujet indiquent que les gouvernements ont réfléchi à la question et qu'à un certain moment, une plus grande collaboration entre eux sera requise.

Thème 1 – Accès et connectivité

Principe Poursuivre la coordination, la coopération et la participation aux travaux visant à établir des liaisons entre les personnes, les emplois, les services et les régions riches en ressources des régions rurales, nordiques et éloignées et les principaux réseaux de transport qui sont reliés aux principaux marchés.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Options

- Définir des solutions et établir une stratégie pour le maintien des infrastructures et services maritimes et aériens qui sont essentiels au ravitaillement des communautés et qui peuvent également ravitailler les entreprises et les industries.
- Définir et mettre en place des solutions pour l'identification et la mise en oeuvre des interventions requises pour le maintien de liaisons avec les principaux corridors par l'entremise de tous les modes de transport (par exemple, en maintenant des services de transport par autobus ou par train entre les communautés, en augmentant le nombre de points d'accès et en améliorant les routes toutes saisons).
- Encourager l'aménagement de réseaux de transport multimodaux dans ces régions afin de combler les lacunes et de relever les défis.

Thème 2 – Infrastructures

Principe Travailler de manière collective et collaborative avec le secteur privé et les communautés afin que les infrastructures de transport soient durables. Intégrer la planification des transports et de l'utilisation du sol afin d'établir des réseaux de transport qui répondent aux besoins de croissance des gens, des industries du secteur primaire et des communautés des régions rurales, nordiques et éloignées.

Options

- Établir une stratégie pour gérer adéquatement l'augmentation des coûts et pour assurer la durabilité future des infrastructures âgées et qui se détériorent de façon prématurée.
- Examiner et adopter des modèles de collaboration pour établir des normes et encourager la planification du transport régional (par exemple, le comité de planification des transports de la région des sables bitumineux de l'Alberta).

Thème 3 – Financement et innovation dans la prestation des services

Principe Appuyer la croissance économique et la mise en place de réseaux de transport sans interruption et de liaisons efficaces dans les régions rurales, nordiques et éloignées en améliorant l'accès aux services et en encourageant l'investissement du secteur privé dans le but de répondre aux besoins de l'industrie et de la communauté.

Options

- Examiner les programmes fédéraux de financement des infrastructures afin qu'ils répondent aux besoins de croissance des communautés rurales, nordiques et éloignées (par exemple, le PAIA et les programmes du nouveau Plan Chantiers Canada).
- Encourager les partenariats pour financer les infrastructures, au besoin (par exemple, le modèle d'intérêt provincial de la Saskatchewan, le partenariat de porte d'entrée Churchill du Manitoba et le cadre des routes d'accès aux ressources du Yukon).

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Thème 4 – Environnement

Principe Appuyer l'utilisation de technologies et pratiques novatrices qui répondent aux objectifs environnementaux, réduisent les impacts environnementaux et respectent les différentes priorités, les mandats et les compétences des différents paliers de gouvernement.

Options

- Élaborer une stratégie d'adaptation pour gérer la restauration et la reconstruction des infrastructures détériorées par des phénomènes météorologiques, des tempêtes et le dégel du pergélisol.
- Encourager l'intégration de l'utilisation du sol aux plans de développement économique et de transport en établissant des principes appropriés d'utilisation du sol.
- Encourager la recherche sur la gestion de la topographie difficile et le pergélisol, les changements climatiques, les différences écologiques et l'impact de la réduction de la période d'utilisation des routes d'hiver sur le ravitaillement des communautés et de l'industrie.

Thème 5 – Développement et impact sur les communautés

Principe Gérer les enjeux de développement et d'infrastructure, y compris les impacts de l'utilisation du sol et des catastrophes naturelles et météorologiques de manière à appuyer le développement économique, à assurer la sécurité publique (accès aux services d'urgence) tout en répondant aux obligations de participation et de consultation significatives.

Options

- Encourager l'établissement de plans de développement économique pour la communauté et la région, ainsi que la formation de partenariats entre l'industrie, les communautés et le gouvernement au début du processus de planification, avant que l'industrie entreprenne ses activités.
- Établir une stratégie afin de coordonner les efforts de participation et de consultation entre les différents ordres de gouvernement, au sein des provinces et territoires et entre les ministères.
- Évaluer et identifier les communautés qui peuvent être à risque parce qu'elles ne disposent que d'un seul point d'accès. Établir des stratégies de gestion des risques et des éventualités pour assurer la prestation de services d'urgence (intervention en cas de catastrophe) et de services de santé essentiels.

IV. PROCHAINES ÉTAPES

L'établissement de principes directeurs en tant qu'options pour les régions rurales, nordiques et éloignées constitue la première étape majeure du processus d'amélioration de l'intégration aux principaux réseaux de transport. Ces principes visent à servir de points de repère aux décideurs pour faire progresser la vision des transports à long terme pour le Canada en répondant aux besoins qui sont propres aux régions rurales, nordiques et éloignées. Ces principes et options reflètent la gamme des intérêts définis par les gouvernements dans le cadre des travaux du groupe de travail. Bien que la liste de ces principes et options puisse refléter le degré d'importance actuel, cet ordre d'importance n'a pas pour objet de faire obstacle aux gouvernements dans l'établissement de leurs propres priorités axées sur leurs propres besoins. En fait, la plupart des gouvernements ont affirmé avoir besoin de temps pour analyser cette information et ont ajouté qu'une plus grande collaboration sera requise en ce qui concerne toutes les options.

Chaque thème, principe et option est important pour l'intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport. Il s'agit de savoir quelles régions doivent d'abord faire l'objet d'un examen. Le groupe de travail est d'avis que les travaux réalisés peuvent s'avérer utiles dans ce domaine puisqu'ils ont permis de définir des enjeux et défis communs, des secteurs où la collaboration est possible et les questions sur lesquelles doivent porter les travaux futurs. Essentiellement, le groupe de travail a pu évaluer plus efficacement la complexité des enjeux. Une des prochaines étapes cruciales sera la poursuite du dialogue entre les responsables fédéraux, provinciaux et territoriaux relativement à la manière dont le rapport du groupe de travail peut être utilisé pour que tous s'entendent sur la nécessité de relier ces régions aux principaux réseaux de transport du pays.

Chaque gouvernement a ses propres priorités qui définissent son interprétation des expressions « principaux réseaux de transport » et « principaux marchés nationaux et mondiaux ». Les membres du groupe de travail croient qu'il est nécessaire et important d'identifier le réseau principal de chaque province et territoire. Puisque dans plusieurs provinces et territoires, on dénombre des régions rurales, nordiques et éloignées qui ne disposent d'aucune liaison, l'identification des routes potentielles en direction et en provenance de ces communautés et des zones riches en ressources qui les relient aux principaux marchés nationaux et internationaux peut grandement contribuer à la planification à long terme de ces régions.

Chaque gouvernement devra peut-être revoir les besoins de transport des communautés rurales, nordiques et éloignées, ainsi que des régions riches en ressources situées dans la province ou le territoire. Une plus grande collaboration sera ensuite requise afin d'identifier les routes potentielles qui peuvent relier les provinces et territoires. Enfin, les routes vers les marchés internationaux doivent également être identifiées à la grandeur du Canada pour que les régions rurales, nordiques et éloignées et les régions riches en ressources puissent avoir accès et soient reliées aux marchés locaux, nationaux et internationaux d'importation et d'exportation. Chaque gouvernement établira ses propres priorités, mais tous s'entendent pour dire qu'une plus grande collaboration entre les différents gouvernements est requise pour améliorer l'intégration de ces régions.

En plus d'identifier le réseau principal, on pourrait également choisir des exemples de bonnes pratiques mises en place en vertu desquelles l'industrie a collaboré avec le gouvernement et les communautés pour

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

améliorer l'accès. Ces travaux pourraient servir à établir un modèle de collaboration qui pourrait être utilisé ou adapté par les gouvernements.

Ces prochaines étapes sont importantes, et lorsqu'elles seront mises en œuvre, il sera avantageux de tenir compte des autres travaux qui ont été réalisés ou qui sont en cours. Ces efforts nous procureront une valeur ajoutée, et ils feront ressortir l'importance d'aménager les liaisons de transport nécessaires pour améliorer la prospérité économique et sociale.

Les prochaines étapes peuvent permettre aux décideurs d'améliorer la qualité de vie des gens habitant ces régions, tout en appuyant la croissance économique et la prospérité des provinces, des territoires et de l'ensemble du Canada.

ANNEXE A : PROFILS DES PROVINCES ET DES TERRITOIRES ET ÉTUDES DE CAS SUR LES BONNES PRATIQUES

Profils – ces profils ont été fournis par les gouvernements, et ils indiquent l'état actuel des régions rurales, nordiques et éloignées dans chaque province et chaque territoire. Les profils décrivent les infrastructures de transport existantes dans ces régions. Ils peuvent aussi contenir des commentaires sur les enjeux d'accès et de connectivité et sur les besoins d'intégration des communautés, des régions riches en ressources et de l'industrie.

Études de cas sur les bonnes pratiques – ces études de cas ont été soumises par les gouvernements; elles portent sur les bonnes pratiques qui ont été utilisées de manière efficace dans la province ou le territoire. Ces pratiques illustrent les progrès réalisés au pays dans divers aspects du transport en régions rurales, nordiques et éloignées.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Profil de l'Alberta

La région rurale, nordique et éloignée de l'Alberta est identifiée sur la carte ci-contre. Cette région compte une population d'environ 350 000 personnes.

La région possède plus de 8 000 km de routes provinciales pavées. À l'exception de Fort Chipewyan, chaque communauté de la région (110 au total) est reliée par une route provinciale. Même si Fort Chipewyan n'est pas relié au réseau routier provincial, Transports Alberta assure l'accès saisonnier par une route d'hiver (construction initiale et entretien continu).

Aéroports

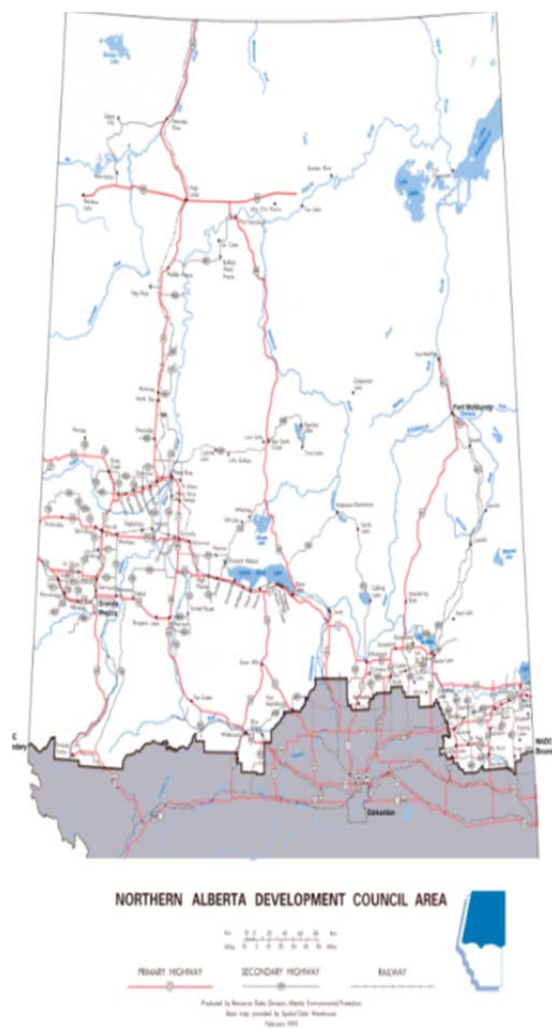
La communauté de Fort Chipewyan est desservie par un aéroport. L'aéroport de Fort Chipewyan a obtenu du financement du gouvernement de l'Alberta pour améliorer et restaurer ses installations.

Dans l'ensemble de cette région, on dénombre environ 26 aéroports possédant des infrastructures de base (ou plus). Ce nombre ne comprend pas les bandes d'atterrissage en zones forestières, les bases d'avions-citernes qui sont la propriété du gouvernement de l'Alberta et les bandes d'atterrissage privées utilisées pour l'exploitation des sables bitumineux. Les aéroports dans les régions de High Level, Rainbow Lake, Fort Vermillion, Manning et Peace River fournissent des services publics essentiels comme des services d'évacuation sanitaire, de lutte aux incendies de forêt, de recherche et sauvetage, etc.

Les aéroports de Fort McMurray et de Grande Prairie sont en développement. À Fort McMurray, on a entrepris la construction d'un nouveau terminal et on a récemment obtenu l'approbation des douanes pour accueillir des vols internationaux. À Grande Prairie, on prolonge la piste d'atterrissage pour accueillir de plus gros aéronefs, et on a demandé de pouvoir offrir un service de douanes. Aux aéroports de Cold Lake et Lac La Biche, on a mis en œuvre des projets de développement d'infrastructures afin de permettre l'exploitation de nouvelles ressources. L'aéroport d'Edson tente d'attirer des services commerciaux.

Transport ferroviaire

Le CN est le seul fournisseur de services ferroviaires dans le nord de l'Alberta, même si le CP peut placer des wagons dans la section nord-ouest de la ligne ferroviaire du CN. Le CN a récemment effectué des investissements pour l'amélioration des voies ferrées. La manutention des grains et l'accès au marché (chaîne d'approvisionnement de transport) constituent un sujet de controverse en raison des goulots d'étranglement



Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

dans le transport des grains des producteurs jusqu'au port. Le transport du pétrole sur rail est en croissance rapide. Les services ferroviaires dans cette région sont de nature commerciale et aucun service ferroviaire de transport de passagers n'est offert pour le moment.

Exploitation des ressources

L'un des plus grands défis auxquels fait face l'Alberta en ce qui concerne les régions nordiques éloignées est de veiller à ce que des infrastructures de transport adéquates répondent aux besoins de l'exploitation des ressources, en particulier aux besoins du secteur des sables bitumineux. De plus, on a entrepris l'exploitation des sables bitumineux dans de nouvelles régions à l'est de Fort McMurray et dans les régions de Cold Lake et de Peace River.

Afin de répondre aux besoins de transport, le gouvernement de l'Alberta a formé un comité consultatif en 2012 qui doit présenter ses recommandations au gouvernement sur les besoins existants et futurs de transport dans la région d'Athabasca. Le comité de coordination des transports, qui est formé de représentants des municipalités, de l'industrie et de la province, fournit des avis sur des questions de transport associées à toutes les catégories du transport routier, du transport en commun et du transport ferroviaire et aérien.

Ce comité a dirigé la production d'un rapport portant sur les nouvelles options de financement et sur les solutions d'aménagement d'infrastructures répondant aux besoins de transport régional. L'industrie et les résidents locaux demandent la réalisation de projets de construction de routes, d'amélioration de routes et de transport en commun qui ne font pas partie de la liste des projets prioritaires du gouvernement de l'Alberta.

Outre les routes publiques servant à l'exploitation des ressources, de nombreuses routes servant à l'exploitation de ressources privées ont été construites dans le nord de l'Alberta et sont couramment utilisées dans le cadre de projets d'exploitation des sables bitumineux et de la forêt.

Plans et cadres d'utilisation du sol

Le gouvernement de l'Alberta a lancé une initiative complète visant à concevoir un nouveau système de planification d'utilisation du sol pour la province. Ce système met l'accent sur les régions nordiques non exploitées et comprend un cadre d'utilisation du sol qui a été établi à la suite d'une consultation avec les Albertains.

Ce cadre d'utilisation du sol aide l'Alberta à atteindre ses objectifs économiques, environnementaux et sociaux à long terme en adoptant une nouvelle approche de gestion des terres et des ressources naturelles. Il s'agit d'un plan directeur qui guide la province lorsqu'elle doit prendre des décisions touchant les terres et les ressources naturelles. Ce plan assure aussi une bonne gestion des terres et ressources de l'Alberta.

Le cadre d'utilisation du sol prévoit l'établissement de sept plans régionaux d'utilisation du sol pour sept régions. Cette approche régionale tient compte de la grande diversité des paysages de l'Alberta, y compris des régions nordiques et éloignées de l'Alberta.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Alberta – Ponts des routes locales

Type de pratique – Programme d'aide financière

Description de la bonne pratique – Le programme portant sur les ponts des routes locales fournit de l'aide aux municipalités pour la construction, la réfection et l'entretien des structures de pont sur des routes locales. Les villes, villages, villages d'été, comtés, districts municipaux, municipalités spécialisées, régions spéciales et établissements Métis sont admissibles à cette aide financière pour les structures de pont.

Les projets admissibles comprennent habituellement les projets de construction ou de réfection des ponceaux, des ponts réguliers et des ponts majeurs. Les projets sont évalués en fonction de l'état du pont, de sa fonctionnalité, des risques de fermeture, des risques de retard, de l'impact local (y compris la durée du détour) et des priorités locales.

Les projets admissibles peuvent couvrir une vaste gamme d'activités, à la condition qu'ils répondent à certaines lignes directrices pour chaque type d'activité. Par exemple, dans le cas d'une demande de financement pour l'installation de ponceaux, certaines lignes directrices stipulent les coûts admissibles, notamment pour la préparation de la fondation, l'assemblage et l'installation, ainsi que les coûts non admissibles, notamment pour l'enlèvement de la structure existante et le nivelage au-dessus du tuyau.

Les coûts de l'infrastructure sont comparés au bénéfice net de l'infrastructure. Les routes doivent être accessibles à tous les véhicules immatriculés et ne doivent pas être assujetties à des frais d'utilisation généraux facturés par la municipalité.

Raison justifiant l'utilisation de la bonne pratique – De nombreux ponts de routes locales et structures connexes en Alberta ont dépassé leur durée utile prévue et les administrations locales ont de la difficulté à effectuer les travaux de rénovation des ponts qui sont requis en raison des restrictions budgétaires.

Avantages liés à la bonne pratique – Ce programme évalue les avantages globaux associés à l'amélioration d'un pont à la lumière des coûts ou investissements requis. Lorsque les ponts vieillissent et qu'ils atteignent ou surpassent leur durée de vie utile, ils ne sont plus un élément d'actif, mais plutôt un élément de passif en termes de sécurité régionale et de viabilité sociale et économique. Ce programme fait en sorte que les ponts locaux demeurent un élément d'actif qui appuie l'activité régionale et la durabilité économique.

Ressources et ouvrages de référence – s.o.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Alberta – Aéroports communautaires

Type de pratique – Programme d'aide financière

Description de la bonne pratique – Le programme portant sur les aéroports communautaires fournit de l'aide financière en vue de la restauration et de la construction d'aéroports à usage public détenus par les communautés en Alberta.

En ce qui concerne les aéroports existants, les projets admissibles comprennent la restauration de la portion côté piste de l'aéroport – en particulier les zones d'activité des aéronefs comme la piste principale, le tablier et la voie de circulation principale, et ce à partir de la voie principale et du tablier du terminal jusqu'aux pistes. Les projets habituellement financés portent sur la réfection de la chaussée, y compris l'application d'un enduit très léger au bitume, d'un coulis bitumineux et d'un revêtement. Les projets de prolongement des pistes sont aussi examinés lorsque les avantages liés à de tels projets peuvent être démontrés pour ce qui est de l'atteinte des objectifs globaux de cet élément et lorsque les bénéficiaires du projet fournissent une contribution financière majeure pour la réalisation du projet. Ce programme peut fournir au maximum un tiers du financement total requis, la municipalité et l'industrie devant fournir chacune un tiers du financement requis.

Motifs justifiant l'utilisation de la bonne pratique - De nombreux aéroports communautaires en Alberta vieillissent et doivent être rénovés. Les communautés locales et les gouvernements régionaux (municipalités) ont de la difficulté à trouver le financement requis pour exécuter les projets de restauration des aéroports communautaires.

Avantages liés à la bonne pratique – Les aéroports communautaires font partie intégrante des infrastructures de transport et ils fournissent l'accès aux communautés pour le transport des ressources, la prestation de services médicaux, le tourisme et les déplacements personnels. Transports Alberta a pour objectif principal de maintenir et de protéger le réseau existant des aéroports communautaires publics pour assurer le déroulement sécuritaire des activités dans les aéroports, des activités générales du secteur de l'aviation, des vols nolisés commerciaux, des activités de lutte aux incendies de forêt, des services d'évacuation médicale, du développement économique local et régional et de la protection des investissements provinciaux dans les aéroports.

Ressources et ouvrages de référence – s.o.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Profil de la Colombie-Britannique

- Le nord de la Colombie-Britannique correspond aux deux tiers du territoire de la province et la population s'y chiffre à 300 000 personnes, ce qui représente 6 % de la population provinciale.
- L'industrie du secteur primaire demeure le principal moteur économique du nord de la province, et on ne prévoit pas que cela changera dans un avenir prévisible. La foresterie, les mines, le gaz naturel liquéfié (GNL), le tourisme et le transport sont des secteurs dans lesquels les possibilités semblent prometteuses.

Port de Prince Rupert

Port du nord de la C.-B. – Le port de Prince Rupert est le port d'Amérique du Nord le plus rapproché des marchés asiatiques, et ce, d'environ trois jours. En effet, il est à 36 heures de moins de Shanghai que le port de Vancouver et à 68 heures de moins que celui de Los Angeles. C'est également l'un des ports naturels les plus profonds d'Amérique du Nord.

Traversiers

De nombreuses communautés nordiques, rurales et éloignées de la Colombie-Britannique sont reliées par des services de traversier. La C.-B. est responsable des services de traversier à 14 emplacements à l'intérieur des terres.

Transport ferroviaire

Le CN possède et exploite la voie ferrée principale dans le nord de la Colombie-Britannique, laquelle dessert les ports de Prince Rupert et de Kitimat, ainsi que la voie ferrée anciennement exploitée par BC Rail de Vancouver Nord au nord de la Colombie-Britannique. Le CN a effectué des investissements afin d'accroître la capacité sur la voie ferrée principale du nord de la province. Une grande partie de ce projet d'amélioration est relié au projet d'amélioration de la capacité du corridor Edmonton, en Alberta, à Prince Rupert, en Colombie-Britannique. En 2013, le CN a construit cinq voies d'évitement prolongées sur la voie ferrée principale afin d'accommoder des trains d'une longueur de 12 000 pieds. Ces investissements faciliteront également l'expédition du charbon pour l'exportation à partir des mines existantes et des nouvelles mines par l'entremise des terminaux Ridley à Prince Rupert.

Ce corridor gagne en importance à mesure que le port de Prince Rupert devient une porte d'entrée principale pour les biens de consommation et les exportations de ressources naturelles, y compris les produits forestiers, le soja, le maïs et les grains séchés distillés. Dans les 10 premiers mois de 2012, le volume de conteneurs au port de Prince Rupert a augmenté de 44 % pour atteindre 50 720 EVP sur 12 mois; les importations ont augmenté de 41 % et les exportations ont augmenté de 47 %.



Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Le CN a traité environ 500 000 chargements de wagon et unités internationales sur le corridor, et il a déclaré publiquement que la circulation sur la voie ferrée serait presque le double en 2015. À la fin de 2012, la compagnie de chemin de fer avait dépensé plus de 151 millions de dollars sur ce corridor de transport, des sommes ayant été investies dans les voies d'évitement, la nouvelle signalisation, les hauteurs libres des tunnels et des ponts, ainsi que l'expansion des gares de triage de Smithers et Terrace. Le CN a aussi entrepris le prolongement de sa voie ferrée vers un terminal de 42 millions de dollars pour l'exportation de granules de bois au port de Prince Rupert.

Aéroports

L'aéroport de Prince George est le plus achalandé du nord de la province et il sert de porte d'entrée vers le nord de la C.-B. Situé dans une ville active, il fournit des services de liaison avec des grandes villes comme Vancouver, Kelowna et Kamloops. Sept aéroports régionaux fournissent des services aux régions plus rurales du nord de la province de Smithers, Terrace-Kitimat, Prince Rupert, Sandspit, Fort St. John, Dawson Creek et Masset. Un petit aéroport est également en service à Dease Lake, une communauté qui est située à environ 250 km au sud de la frontière du Yukon.

INDUSTRIES MAJEURES

Gaz naturel

La région du nord de la Colombie-Britannique contient environ 2 933 000 milliards de pieds cubes de gaz naturel. Depuis 2012, plus de 6 milliards de dollars ont été investis dans l'exploitation du gaz naturel liquéfié (GNL) aux fins d'exportation, en plus du milliard de dollars déjà investie pour la préparation de l'exploitation du GNL.

Énergie et mines

Les mines contribuent de manière importante à l'économie du nord de la C.-B. puisqu'elles produisent des revenus de 8,3 milliards de dollars (près de 3 fois les revenus de 2001 de 2,8 milliards de dollars), et elles fournissent de l'emploi à 30 000 résidents de la Colombie-Britannique. La C.-B. est la province du Canada qui exporte la plus grande quantité de charbon, qui produit le plus de cuivre et qui est la seule à produire du molybdène, en plus d'être le plus grand fournisseur d'or, d'argent, de plomb et de zinc.

Foresterie

La région nordique intérieure représente la plus grande des régions forestières de la C.-B. avec une superficie d'environ 55 millions d'hectares, ou 58 % des 95 millions d'hectares de la province. Cette région s'étend de Quesnel au sud jusqu'à la frontière de la C.-B. et du Yukon au nord, et de la frontière de la C.-B. et de l'Alberta à l'est jusqu'à la ville de Terrace à l'ouest.

La région compte plusieurs communautés pour lesquelles la foresterie est le principal employeur et le principal facteur du bien-être économique de la région, notamment Burns Lake, Chetwynd, Dawson Creek, Fort Nelson, Fort St. James, Fort St. John, Houston, Mackenzie, Smithers, Terrace, Valemount et Vanderhoof.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Tourisme

La région du nord de la C.-B. est une destination privilégiée par les touristes puisqu'on peut y faire du ski, de la pêche, de l'observation de la faune, du camping de classe mondiale, de la randonnée pédestre et en montagne, mais aussi puisqu'on peut y visiter des galeries d'art, visiter des brasseries et des distilleries, jouer au golf et faire de nombreuses autres activités. La C.-B. continue d'appuyer l'industrie du tourisme en établissant des programmes qui aident les entrepreneurs touristiques des Premières Nations à faire de leurs idées une réalité.

Agroalimentaire

La C.-B. possède un des secteurs agricoles les plus diversifiés au Canada qui produit plus de 200 types de marchandise agricole et qui fait la pêche d'une centaine d'espèces de fruit de mer. En 2012, le secteur agroalimentaire de la C.-B. a généré 11,7 milliards de dollars de revenus, exporté 2,5 milliards de dollars en produits dans plus de 130 pays. La région du nord de la C.-B. contribue à ce secteur important grâce à la pêche, à l'élevage et aux activités de plus de 100 propriétés agricoles dans le corridor de la route 16.

LES TRANSPORTS : DÉFIS ET POSSIBILITÉS

Les investissements majeurs et les initiatives dans le secteur des transports de la C.-B. ont principalement servi à améliorer la capacité de la province à livrer les marchandises vers les marchés. La province fournira du financement dans les secteurs indiqués ci-dessous.

Réseaux routiers intérieurs et ruraux – Le Ministère a décidé d'investir 150 millions de dollars de 2014-2015 à 2016-2017 à la restauration des réseaux routiers intérieurs et ruraux, et ce, afin que ces routes soient plus sécuritaires et plus fiables et afin d'améliorer les liaisons entre les communautés.

Programme d'amélioration des routes rurales pétrolières et gazières – Le Ministère a décidé d'investir 60 millions de dollars de 2014-2015 à 2016-2017 à la remise en état des infrastructures routières publiques existantes dans la région du nord-est de la province afin de faciliter l'élimination des restrictions saisonnières et de prolonger la saison de forage en hiver pour les entreprises pétrolières et gazières.

Stratégie pour la lutte au dendroctone du pin ponderosa – Le Ministère a décidé d'investir 90 millions de dollars de 2014-2015 à 2016-2017 afin de faciliter le transport sécuritaire et efficace du bois détruit par le dendroctone du pin ponderosa, afin de réparer les dommages causés au réseau routier par la hausse extraordinaire du volume de véhicules lourds et afin d'atteindre les buts et objectifs du plan d'action contre le dendroctone du pin ponderosa de la C.-B.

Afin de relever les défis que posent les possibilités accrues de développement économique, la province continuera de collaborer avec les gouvernements et les intervenants des localités afin de définir les secteurs prioritaires où le rendement des corridors routiers doit être amélioré à l'aide de projets tels que l'aménagement de voies de dépassement, l'aménagement de chaussées à quatre voies, l'aménagement de voies réservées aux virages à gauche, le réaligement des routes, l'amélioration des intersections et l'amélioration de la sécurité.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Colombie-Britannique – Stratégie de porte d'entrée

Type de pratique – Financement des infrastructures

Description de la bonne pratique – Le programme de porte d'entrée du Pacifique consiste en une alliance stratégique : un partenariat unique des industries et gouvernements œuvrant dans le secteur des transports. Reconnaissant l'importance vitale du commerce pour toutes les régions du Canada, les partenaires travaillent en collaboration depuis 2005 pour profiter de l'emplacement stratégique de la C.-B., qui est un carrefour entre l'Amérique du Nord et de l'Asie.

Cette alliance est formée des gouvernements de la C.-B., de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Canada, ainsi que de représentants-cadres du CN et du CP, des ports de Vancouver et de Prince Rupert et de l'aéroport international de Vancouver.

Motifs justifiant l'utilisation de la bonne pratique – Afin de faciliter l'établissement de l'ordre de priorités pour l'investissement futur, la province a rassemblé en 2011 plus de 160 chefs de file expérimentés dans le domaine des transports, de la foresterie, des mines, de l'énergie, du tourisme et de l'agroalimentaire. À l'aide de l'information et des conseils fournis par les experts, ils ont évalué le potentiel de croissance de leur secteur et ont travaillé en collaboration avec la province afin de concevoir et d'améliorer les stratégies de porte d'entrée du Pacifique pour qu'elles répondent à la croissance.

Avantages liés à la bonne pratique – L'alliance a généré des sommes de 22 milliards de dollars devant être consacrées à des projets d'amélioration et d'expansion du réseau qui doivent être réalisés d'ici 2020. De plus, 25 milliards de dollars de nouveaux investissements ont aussi été déterminés pour les projets indiqués ci-dessous.

- 3,1 milliards de dollars pour accroître la capacité des routes principales et des voies ferrées, y compris un nouvel investissement provincial de 700 millions de dollars pour les principaux corridors commerciaux de la C.-B. et le corridor routier, ferroviaire et de services publics de Prince Rupert.
- 18 milliards de dollars pour appuyer l'objectif déjà annoncé de la C.-B. qui consiste à bâtir trois usines de gaz naturel liquéfié (GNL) en C.-B. et des sommes minimales de 222 millions de dollars pour accroître l'accès aux ressources naturelles dans les régions rurales de la C.-B.
- 3,8 milliards de dollars pour accroître la capacité des terminaux de vrac et de conteneurs dans les ports de la C.-B., y compris un engagement de 50 millions de dollars de la province pour le projet d'amélioration du terminal, des routes et de la voie ferrée de Deltaport.

Les partenaires de l'alliance de la porte d'entrée du Pacifique ont convenu de mettre en œuvre des mesures dans les cinq secteurs principaux ci-dessous afin de renforcer le réseau de transport de la C.-B.

- Accroître la capacité des principales voies ferrées et routes.
- Accroître la capacité de transport des ressources rurales.
- Accroître la capacité des terminaux de vrac dans les ports de la C.-B.
- Accroître la capacité des terminaux de conteneurs dans les ports de la C.-B.
- Accroître la capacité de transport aérien de passagers et de marchandises.

Certaines de ces mesures seront appuyées par le développement et le renforcement des réseaux existants de routes rurales et d'accès aux ressources. Dans d'autres secteurs, la province et des partenaires du secteur privé ouvriront de nouveaux territoires, en particulier dans le nord, ce qui créera de nouvelles occasions pour la construction de corridors consacrés au transport des marchandises et des personnes.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Les deux exemples suivants décrivent des projets en cours dans la région du nord de la C.-B.

Améliorer les routes existantes en régions rurales et d'accès aux ressources afin d'accroître l'accès aux réserves de gaz.

Depuis 2001-2002, la province a investi plus de 364 millions de dollars dans le programme d'amélioration des routes rurales pétrolières et gazières afin de mettre à niveau les infrastructures routières publiques dans la région du nord-est de la province. Ces investissements ont contribué à minimiser les restrictions routières saisonnières et à prolonger la saison de forage en hiver dans les secteurs pétrolier et gazier, ce qui a attiré de nouveaux investissements, créé des emplois et amélioré la sécurité des personnes œuvrant dans l'industrie et des résidents. Dans le cadre de cette stratégie et tel qu'annoncé dans le budget de 2012, la province investira des sommes de 222 millions de dollars dans le programme d'amélioration des routes pétrolières et gazières et dans la route Sierra Yoyo Desan pour faciliter l'accès aux secteurs de Horn River et Cordova Basins, qui abritent certaines des plus grandes réserves de gaz non exploitées de la C.-B.

Bâtir de nouveaux réseaux de transport pour accroître l'accès aux ressources naturelles.

Un certain nombre de nouveaux projets de développement à grande échelle seront mis en œuvre dans les régions desservies par la ligne de transmission du nord-ouest (Northwest Transmission Line ou NTL). Dirigé par BC Hydro, le projet NTL prolongera le réseau provincial d'électricité afin qu'il desserve le nord-ouest de la C.-B. – afin que les industries créatrices d'emplois dans la région puissent être alimentées par de l'énergie propre et que les résidents n'aient plus à dépendre des génératrices au diesel. De plus, l'accès sera requis aux huit nouvelles mines que le gouvernement s'est engagé à exploiter dans son plan pour la création d'emplois en C.-B.

Ressources et ouvrages de référence – Pour obtenir de plus amples renseignements à ce sujet, veuillez consulter le site Web de la porte d'entrée du Pacifique :

http://www.pacificgateway.gov.bc.ca/documents/120402_Gateway_Strategy.pdf

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Colombie-Britannique – Programme d'amélioration des routes rurales pétrolières et gazières (programme OGRRIP)

Type de pratique – Financement des infrastructures

Description de la bonne pratique – Le programme OGRRIP aide l'industrie à explorer et à extraire le gaz naturel par la construction de routes permettant aux véhicules industriels de circuler. Ce programme contribue également à atténuer les impacts négatifs de l'utilisation des routes par l'industrie, par exemple la poussière créée par les véhicules et les surfaces de plus en plus rugueuses sur lesquelles doivent circuler les résidents.

Motifs justifiant l'utilisation de la bonne pratique – L'extraction du gaz naturel des puits est effectuée à des emplacements dispersés en régions rurales près des résidences rurales et des propriétés agricoles actives. Chaque emplacement de puits génère un grand volume de circulation industrielle pour le transport des pièces d'équipement, des ressources et des fournitures requises pour exploiter cette ressource naturelle. Lorsque l'industrie a accès à de nouveaux secteurs, des travaux majeurs sont habituellement requis sur le réseau routier afin de faciliter les débits élevés de circulation des lourdes charges. Le réseau de routes secondaires du ministère de Transports a été construit en fonction des débits de circulation rurale et conçu pour la circulation agricole et résidentielle légère. Il ne convient donc pas au nombre élevé et aux charges des véhicules lourds industriels utilisés pour transporter le gaz naturel.

Avantages liés à l'utilisation de la bonne pratique – Depuis 2001, le programme OGRRIP a amélioré environ 2 500 kilomètres de routes et de ponts qui sont utilisés de manière intensive par l'industrie pétrolière et gazière du nord-est de la C.-B.

Certains projets d'amélioration des routes secondaires sont décrits ci-dessous.

- Renforcement et amélioration de plus de 1 600 km de surface de gravier.
- Élargissement et application d'un revêtement dur sur plus de 890 km de routes dans le nord-est.
- Remplacement de trois ponts et réfection de neuf autres ponts.
- Amélioration de 18 intersections

Ressources et ouvrages de référence – s.o.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Profil du Manitoba

Le Nord du Manitoba est caractérisé par les grandes distances, des populations isolées et une topographie complexe. Ces conditions posent des défis aux communautés et aux entreprises pour ce qui est de construire et d'entretenir une infrastructure et des services de transport. Des partenariats entre les gouvernements, les communautés et les entreprises sont nécessaires pour partager les risques et les bénéfices des investissements. Une caractéristique essentielle du transport dans le Nord du Manitoba est le multimodalisme, selon lequel des fournisseurs de services routiers, ferroviaires, aériens et de traversiers se coordonnent pour transporter les marchandises vers les marchés et les personnes vers les emplois et les services.

Routes toutes saisons : Au nord du 53^e parallèle, la province du Manitoba entretient près de 2 500 kilomètres de routes. La route 6 est l'épine dorsale du réseau de transport du Nord du Manitoba. Cette route relie Winnipeg, au sud, aux communautés et aux industries du Nord du Manitoba, du Nunavut et du Nord de l'Ontario. Cette importante artère ouvre le Nord à l'industrie minière, au développement hydroélectrique, à l'exploitation forestière, à la pêche commerciale et au tourisme.

Routes d'hiver : Chaque hiver, un réseau de 2 500 km de routes d'hiver est construit dans le nord et sur le côté est du lac Winnipeg. Ce réseau procure un accès saisonnier à plus de 30 000 Manitobains répartis dans 23 communautés. Le programme des routes d'hiver est administré par Infrastructure et Transports Manitoba et repose sur des partenariats avec les communautés locales, les Premières Nations, la Commission d'aménagement de la route du côté est (*East Side Road Authority* [ESRA]) et le gouvernement fédéral.

Train : Des services ferroviaires de fret et de voyageurs sont offerts sur plus de 800 milles de lignes ferroviaires dans le Nord du Manitoba, ce qui comprend les 545 milles de chemin de fer de The Pas à Churchill, connu sous le nom de « ligne de la Baie » et exploité par la société Hudson Bay Railway / OmniTRAX. The Pas sert de point d'interconnexion entre le Canadien National et la société Keewatin Railway Company – la première société ferroviaire canadienne appartenant aux Premières Nations, qui exploite un parcours de 185 milles allant de Sherrit Junction (près de Flin Flon) à Pukatawagan et Lynn Lake. Des interconnexions rail-route sont offertes à Thompson et à The Pas. Six communautés éloignées et accessibles uniquement par train comptent sur le service ferroviaire en tant que seul choix de transport terrestre des marchandises et des personnes (Churchill, communauté autochtone de War Lake, Ilford, Pikwitonei, Thicket Portage et Pukatawagan). Les services ferroviaires de voyageurs sont offerts par Via Rail.

Aéroports : Le transport aérien est important pour le Nord, où se trouve un aéroport dans presque chaque communauté. Infrastructure and Transports Manitoba exploite 24 aéroports nordiques éloignés dans des communautés qui, sauf quelques exceptions, ne sont accessibles que par avion ou par route d'hiver. Le gouvernement fédéral exploite un aéroport éloigné à Churchill qui a été construit par l'armée américaine. L'aéroport de Churchill possède la plus longue piste dans le Nord du Canada et dessert les communautés et les entreprises de toute la région arctique. Tous les autres aéroports au Manitoba sont exploités par les communautés locales, et notamment l'aéroport de Thompson, qui est l'aéroport-pivot du Nord du Manitoba et qui occupe le deuxième rang dans la province au plan de l'achalandage.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Traversiers : Infrastructure et Transports Manitoba exploite cinq services de traversier saisonnier dans la province. Deux services de traversier sont exploités sur le lac Winnipeg et relient les communautés du côté est du lac à une route toutes saisons du côté ouest. Trois services de traversier sont exploités dans le Nord du Manitoba et donnent accès aux routes toutes saisons à proximité.

Transports : Défis et possibilités

Construction de routes toutes saisons

Le réseau de routes d'hiver du Manitoba est devenu de plus en plus vulnérable aux variations annuelles de la température causées par les changements climatiques, en particulier les routes situées plus au sud, à l'est du lac Winnipeg, où le système connaît des défaillances récurrentes. Ces quelques dernières années, le dégel rapide de certaines routes a nécessité de coûteux ponts aériens d'urgence pour des communautés et l'évacuation de quelques camions et chauffeurs bloqués. Afin de prolonger et de stabiliser la saison d'activité sur les routes d'hiver, Infrastructure et Transports Manitoba déplace des chemins de glace vers la terre ferme et construit des ponts au-dessus de certaines rivières. Depuis 2001, on a ainsi déplacé de la glace vers la terre ferme 25 p. 100 (plus de 600 km) du réseau de routes d'hiver.

Le transport est un outil essentiel à l'égard de différentes priorités d'ordre social et économique. Étant donné la relation entre transport et développement et l'irrégularité croissante de la saison d'activité sur les routes d'hiver, la province du Manitoba met en œuvre un plan à long terme visant à remplacer les routes d'hiver par des routes toutes saisons. En 2009, le Manitoba a créé la Commission d'aménagement de la route du côté est (*East Side Road Authority* (ESRA), qui a eu pour mandat de développer un réseau de routes toutes saisons sur le côté est du lac Winnipeg. Plus de 1 milliard de dollars ont été engagés dans ce projet sur une période de 15 ans. Le projet est mis en œuvre en respectant les balises de différentes ententes concernant les retombées sur la communauté, assurant un accès local aux emplois, à la formation et aux possibilités de développement. Le premier tronçon de la route du côté est devrait être mis en service à l'automne 2014 et reliera la communauté autochtone de Bloodvein au réseau de routes toutes saisons du Sud du Manitoba.

En 2011-2012, dans le cadre d'une stratégie continue visant à accroître et à promouvoir le développement du Nord, Infrastructure et Transports Manitoba a lancé l'Étude du réseau de transport des communautés éloignées du Nord du Manitoba (*Northern Manitoba Remote Communities Transportation Network Study*). La démarche aboutira à la détermination des routes recommandées (tracés préférés) comme routes tous temps dans 10 communautés éloignées du Nord du Manitoba (Churchill, Shamattawa, York Landing, Ilford, Pikwitonei, Thicket Portage, Pukatawagan, Brochet, Lac Brochet et Tadoule Lake).

Le Manitoba et le Nunavut se sont engagés à développer et à améliorer les liens de transport entre eux. En matière de routes, les efforts antérieurs ont surtout porté sur une route toutes saisons allant de Gillam (Sundance), au Manitoba, à Rankin Inlet, au Nunavut. Selon des études réalisées en 2007 et en 2010, la construction d'une route toutes saisons coûterait environ 1,5 milliard de dollars (en 2010) et prendrait plus de 20 ans. Cela étant, une route d'hiver est envisagée comme première étape.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Porte d'entrée de l'Arctique

Les changements climatiques ouvrent l'Arctique au commerce et aux transports et présente des possibilités pour la porte d'entrée du port de Churchill. Située sur la côte ouest de la baie d'Hudson, la porte d'entrée ou le port de Churchill et la chaîne d'approvisionnement qui l'alimente offrent aux expéditeurs des distances et des temps de transit plus courts vers de nombreuses régions d'Europe, d'Afrique, des Amériques et d'Asie. Du reste, la proximité du port avec la région arctique permet à la porte d'entrée de Churchill d'être une chaîne d'approvisionnement économique pour nombre de communautés de l'Arctique et de nouvelles exploitations des ressources.

La porte d'entrée de Churchill est un important atout dans le Nord du Manitoba, qui génère des emplois et contribue à la croissance économique au profit des Manitobains. Plusieurs communautés comptent sur le système de transport comme leur seul lien terrestre vers l'économie mondiale. Le Manitoba a comme vision d'avenir de cet atout unique d'en faire une porte d'entrée de l'Arctique entraînant de l'activité économique, des emplois et de la croissance pour toute la région de la baie d'Hudson.

Manitoba – Partenariat pour la porte d'entrée de Churchill

Type de pratique : Programme, politique

Description de la meilleure pratique :

Pour saisir les nouvelles possibilités, les gouvernements du Manitoba et du Canada, en partenariat avec OmniTRAX, investissent dans des améliorations du système de la porte d'entrée de Churchill visant à diversifier le trafic. Comme il a été annoncé en 2007, les gouvernements du Manitoba et du Canada se sont engagés à investir jusqu'à 48 millions de dollars dans la porte d'entrée de Churchill pour réhabiliter la ligne de la Baie et dans des mises à niveau du port pour diversifier le trafic. OmniTRAX investit 20 millions de dollars dans le projet. En 2012, par suite des réformes fédérales touchant la commercialisation du grain, le Canada a investi un montant supplémentaire de 4,1 millions de dollars dans l'entretien du port et a instauré un incitatif de 5 millions de dollars par année à l'intention des expéditeurs de grain qui utilisent le port durant la transition vers un marché libre du grain.

Pourquoi la pratique exemplaire a été utilisée : Le développement et l'entretien de l'infrastructure dans le Nord du Canada peuvent être coûteux. Des partenariats multipartites offrent un mécanisme pour faire valoir l'intérêt public à l'intérieur des cadres de prise de décisions commerciales, tout en répartissant le fardeau des investissements entre toutes les parties prenantes.

Avantages de la pratique exemplaire: *Un rendement opérationnel accru sur la ligne ferroviaire, conjugué avec le soutien pour les expéditeurs, a stimulé l'activité commerciale liée à la porte d'entrée de l'Arctique.*

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Manitoba – Commission d'aménagement de la route du côté est (East Side Road Authority [ESRA])

Type de pratique : Programme, projet et pratique opérationnelle

Description de la pratique exemplaire : En 2009, le Manitoba a créé la Commission d'aménagement de la route du côté est (East Side Road Authority [ESRA]), dont le mandat était de développer un réseau de routes toutes saisons du côté est du lac Winnipeg. L'objectif de l'ESRA consiste à construire des routes toutes saisons dans la région, tout en voyant à ce que les communautés locales participent aux projets routiers et en tirent profit.

Pour atteindre son objectif, l'ESRA a instauré une Stratégie de participation et de développement économique des Autochtones, qui comprend :

- des [ententes sur les avantages pour la communauté](#), qui prévoient des contrats de construction directs aux communautés locales qui génèrent des emplois, de la formation et des possibilités économiques;
- des [exigences en matière de passation de marchés et d'approvisionnement](#), qui obligent les entrepreneurs à embaucher des résidents locaux pour accomplir un certain pourcentage des heures de travail;
- de la [formation](#), qui donne aux résidents locaux la possibilité de participer à des cours de formation en construction;
- des [services de facilitation](#), dans le cadre desquels l'ESRA tient une base de données sur les travailleurs locaux qualifiés que les entrepreneurs peuvent choisir pour un projet. L'ESRA offre aussi un mentorat d'affaires aux communautés et aux entreprises locales.

Dans le cadre de ses activités, l'ESRA travaille en étroite collaboration avec toutes les communautés, reçoit une orientation et des conseils de ceux qu'elle dessert et inculque un sentiment d'appropriation et de fierté aux résidents.

Pourquoi la pratique exemplaire a été utilisée : Le manque de travailleurs de la construction qualifiés et prêts à travailler empêchait les communautés locales de soumissionner pour des projets de construction.

Avantages de la pratique exemplaire : Le cadre de l'ESRA fait en sorte que les communautés locales participent au projet des routes toutes saisons et en tirent profit. Le modèle de l'ESRA comporte l'avantage de fournir un bassin immédiat de résidents locaux capables d'intégrer le marché du travail et qui peuvent ensuite participer aux autres industries de la région.

Ressources ou références : <http://www.eastsideroadauthority.mb.ca>

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Profil du Nouveau-Brunswick

Bien qu'il n'y ait pas de région nordique ou éloignée au Nouveau-Brunswick, presque la moitié de la population de la province habite dans des zones rurales (soit environ 356 700 personnes). En outre, la province comprend un grand nombre d'entités locales : 99 municipalités, 7 communautés rurales et 245 districts de services locaux. Par conséquent, la province est dotée d'un vaste système de transport reliant chaque lieu habité aux grands réseaux :

- Routes : Près de 19 000 kilomètres de routes, qui vont de l'autoroute à la route de gravier, sont actuellement gérés et entretenus par le ministère des Transports et de l'Infrastructure. D'autres voies publiques ou des chemins « d'accès aux ressources » totalisant 3 800 kilomètres ne relèvent pas actuellement des autorités provinciales.
- Chemins de fer : Des trains de passagers et de marchandises desservent le Nouveau-Brunswick. Le transport ferroviaire des marchandises se fait tantôt sur des voies ferrées administrées par la province, tantôt sur des voies ferrées administrées par les autorités fédérales. Ces voies sillonnent la province sur une distance totale d'environ 1 200 kilomètres. Les trains de passagers, qui appartiennent à VIA Rail, desservent principalement les localités du Nord et de la côte est de la province.
- Aéroports régionaux et locaux : En plus des trois aéroports qui font partie du système national d'aéroports, le Nouveau-Brunswick dispose de quatre aéroports régionaux ou locaux, dont deux sont desservis par des vols réguliers. Des aéroports officiellement à usage public se trouvent également dans cinq autres localités.
- Traversiers : Le réseau routier du Nouveau-Brunswick est relié à 10 services de traversier. La plupart se trouvent en milieu rural.
- Ports : Au Nouveau-Brunswick, les ports conservent un rôle majeur pour le transport des marchandises en vrac. La province est dotée de quatre terminaux portuaires pour les marchandises. L'un d'entre eux se trouve dans un centre urbain d'importance, tandis que les trois autres se trouvent dans des localités de moins de 2 300 habitants.

Problèmes principaux et priorités

Infrastructures vieillissantes, restrictions budgétaires, problèmes liés aux intempéries et maintien des services de transport des passagers et des marchandises : le Nouveau-Brunswick doit présentement affronter un certain nombre de difficultés dans la gestion de ses infrastructures de transport.

Les priorités pour l'avenir comprennent l'élaboration d'un cadre de planification à long terme pour les infrastructures, l'établissement de politiques judicieuses de gestion des actifs de même que la recherche de solutions de transport à la fois viables et concurrentielles sur le plan économique, afin de permettre le déplacement sûr et efficace des personnes et des marchandises.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

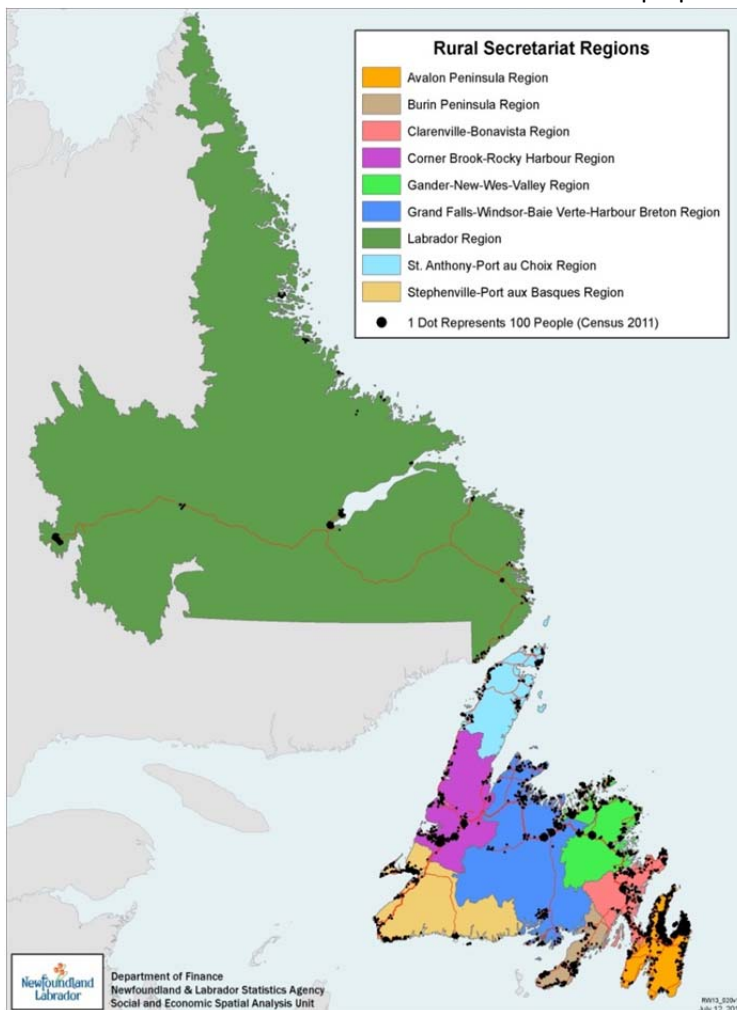
Profil de Terre-Neuve-et-Labrador

La province de Terre-Neuve-et-Labrador est largement constituée de régions rurales et éloignées. Elle a un vaste territoire de 370 511 kilomètres carrés où sont répartis 514 536 habitants, ce qui lui donne la plus faible densité de population au pays, soit 1,4 habitant au kilomètre carré. Un peu plus de 50 % de la population vit dans la péninsule d'Avalon. La province comprend 451 communautés, 271 municipalités (dont 3 villes), 5 gouvernements inuits, 2 réserves amérindiennes fédérales et 172 districts de services locaux. La plupart des agglomérations ont une faible population. Une seule a une population supérieure à 25 000 habitants; six ont une population entre 10 000 et 25 000 habitants; 62, entre 1 000 et 10 000 habitants; 382 comptent moins de 1 000 habitants. De plus, environ 14 300 personnes habitent dans environ 230 lieux non constitués en personne morale un peu partout dans la province.

Une proportion de 95 % de la population vit dans la partie insulaire de la province, qui n'est rattachée au reste du pays par aucun pont. Pour s'y rendre, il faut prendre le traversier de la société Marine Atlantique. Le Labrador représente seulement 5 % de la population de la province. Trente localités ne sont rattachées au principal corridor de transport par aucun lien routier et sont desservies par un service de traversier. Dans le cas de neuf localités du Nord, le traversier n'est en service que de juin à décembre.

Le réseau routier de la province est long d'un peu moins de 9 800 kilomètres, tandis qu'un peu plus de 2 500 kilomètres (26 %) de ce réseau font partie du système de routes nationales. La province est responsable de l'exploitation, de l'entretien et de la gestion de 17 traversiers desservant plus de 20 localités de la province : sept traversiers qui appartiennent à la province et sont exploités par elle; deux traversiers qui lui appartiennent, mais sont exploités par des entreprises privées (selon un contrat les liant à la province); huit traversiers qui appartiennent au secteur privé. Ces traversiers desservent environ 7 365 habitants de Terre-Neuve et environ 26 700 habitants du Labrador.

Un réseau étendu de transport aérien relie toutes les régions de la province directement ou indirectement au reste du pays et au monde entier. Deux aéroports font partie du système national d'aéroports (soit ceux de



Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

St. John's et de Gander), tandis que six aéroports sont à vocation régionale ou locale (Deer Lake, Stephenville, St. Anthony, Churchill Falls, Goose Bay et Wabush). Le Labrador a 13 pistes d'atterrissage côtières, tandis qu'on en retrouve sept à Terre-Neuve, pour accueillir les appareils du service d'ambulance aérienne et les bombardiers à eau.

Actuellement, les seuls chemins de fer de la province sont ceux de l'ouest du Labrador, qui appartiennent aux sociétés minières de la région et qui servent à transporter le minerai de fer ainsi que les produits nécessaires aux activités minières. Ces chemins de fer ne sont pas reliés physiquement au reste du réseau ferroviaire canadien.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

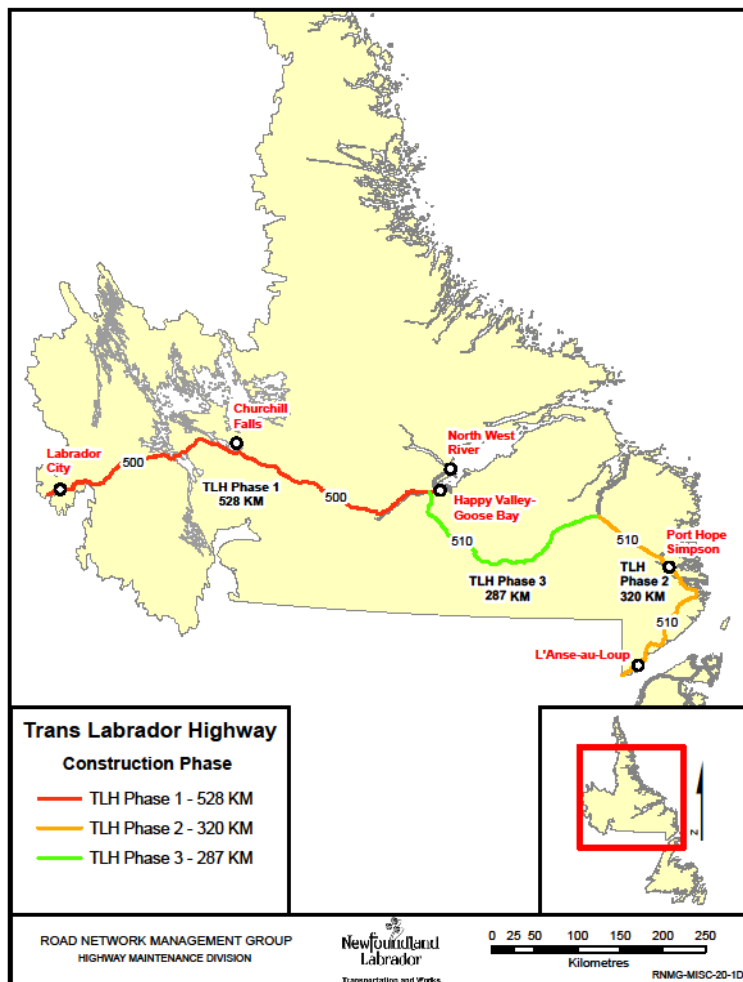
RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Terre-Neuve-et-Labrador — Route translabradorienne et service de traversier offert 12 mois par année

Type de pratique : projet

Description de la pratique : Souvent, les projets dans les régions nordiques ou éloignées ne doivent pas être justifiés simplement par une analyse de rentabilisation. Ils doivent être entrepris pour répondre à des besoins sociaux et pour donner un accès équitable aux produits et aux services à toute la population du pays. De nombreux facteurs expliquent la décision de construire une route traversant le Labrador, un projet parmi les plus importants de l'histoire de la province. La construction de la route a commencé en 1997. Elle a été réalisée graduellement, par étapes. Au début, la route était en gravier. La première phase de la construction a été terminée en 1998, entre Happy Valley-Goose Bay et la frontière du Québec, dans l'Ouest du Labrador. Puis, la deuxième phase a été achevée en 2003, et la route a été ouverte entre Red Bay, dans le Sud du Labrador, et Cartwright. (Il existait déjà une route menant de Red Bay à la frontière est du Québec.) Depuis l'inauguration de la phase III, entre Happy Valley-Goose Bay et Cartwright Junction, en décembre 2009, la route traverse le Labrador d'un bout à l'autre. Parallèlement, la province a commencé à offrir un service de traversier 12 mois par année pour franchir le détroit de Belle Isle, de manière à ce que les habitants de la région puissent emprunter à longueur d'année le trajet en partie routier et en partie maritime. Les travaux d'élargissement et de pavage de la route translabradorienne ont par ailleurs commencé. Au terme des trois phases, la construction de la route translabradorienne a coûté 371,8 millions de dollars. Selon les estimations, il en coûtera 615,3 millions de dollars de plus pour l'élargir et la paver sur toute sa longueur. En outre, offrir le service de traversier à longueur d'année coûte 1,5 million de dollars par année.

Facteurs ayant motivé le choix de la pratique : La décision de construire une route traversant le Labrador a été prise pour améliorer l'accès aux produits et aux services dans l'ensemble du Labrador. Elle permet aux gens du Labrador et de Terre-Neuve de se rendre dans l'Ouest du Labrador, une région riche en minerais de fer,



Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

tandis que l'Ouest du Labrador se trouve à être relié au port de mer d'Happy Valley-Goose Bay. Les personnes et les marchandises peuvent désormais circuler librement d'un bout à l'autre du Labrador et se rendre aussi à Terre-Neuve.

Avantages de la pratique : *Grâce au parachèvement de la route translabradorienne sur l'axe est-ouest et à l'extension du service de traversier enjambant le détroit de Belle Isle désormais 12 mois par année, la circulation des marchandises entrant au Labrador et en sortant a évolué. Les habitants peuvent plus facilement profiter des activités sociales et des services, notamment dans les domaines de la santé et de l'éducation. On prévoit qu'une fois la route pavée, la circulation augmentera encore davantage, car les déplacements seront encore plus faciles. Socialement et économiquement la route translabradorienne facilite le transport entre les localités et élargit les horizons pour les particuliers et les entreprises. Les sommes consacrées à la route translabradorienne ont permis de rapprocher les régions et les habitants du Labrador entre eux. Elle donne à la population un meilleur accès aux produits et services des entreprises.*

Ressources et ouvrages de référence : s.o.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Profil des Territoires du Nord-Ouest

Les Territoires du Nord-Ouest ont une superficie de 1,2 million de kilomètres carrés, ce qui équivaut à plus de 10 % du territoire canadien. La population d'environ 43 000 habitants est répartie dans 33 localités. La plus septentrionale est Sachs Harbour, sur l'île Banks, tandis que la plus méridionale est Fort Smith, près de la frontière de l'Alberta. Les localités ténoises varient en taille de la plus grande, qui est Yellowknife, avec une population de 19 752 habitants, à la plus petite, Kakisa, qui compte seulement 71 âmes. Les autochtones (soit les Premières Nations, les Métis et les Inuits) constituent plus de la moitié de la population des Territoires du Nord-Ouest. La population totale des Territoires du Nord-Ouest ne représente que 0,1 % de la population canadienne.

Le système de transport terrestre est sous-développé dans les Territoires du Nord-Ouest. Il comprend environ 2 200 kilomètres de routes toutes saisons, 1 425 kilomètres de routes publiques d'hiver ainsi que d'autres routes d'hiver aménagées par le secteur privé pour se rendre dans des lieux distants où sont réalisés des projets. Les routes toutes saisons et les routes d'hiver des Territoires du Nord-Ouest constituent un maillon vital dans la chaîne d'approvisionnement pour l'exploration et l'exploitation des ressources non renouvelables et dans l'approvisionnement essentiel en carburant et en nourriture. Ce système limité de transport terrestre subit des pressions de plus en plus fortes en raison de l'expansion industrielle récente. En outre, l'insuffisance des infrastructures de transport terrestre réduit l'efficacité des entreprises qui souhaitent développer et fabriquer leurs produits, puis les acheminer sur les marchés. C'est aussi un handicap qui réduit la mobilité des Ténos et augmente le coût de la vie pour eux. Les habitants, les commerces et les industries des Territoires du Nord-Ouest dépendent beaucoup également du système de transport aérien pour leurs déplacements et leur approvisionnement. Or, les 27 aéroports locaux des Territoires du Nord-Ouest ont été conçus pour répondre aux besoins propres à de petites localités, avant l'augmentation dramatique des déplacements associés à l'exploitation des ressources naturelles.

L'économie des Territoires du Nord-Ouest est axée principalement sur les mines, le pétrole et le gaz. Ces trois secteurs constituaient plus de 31 % du PIB des Territoires du Nord-Ouest en 2011. Les mines de diamant en constituent à elles seules 24 %. Le PIB en dollars constants a augmenté de 10 % entre 2006 et 2010, grâce à la forte hausse du prix du pétrole et des diamants. La mesure du PIB réel neutralise les effets de l'inflation sur les prix. Le PIB des Territoires du Nord-Ouest est mesuré en dollars constants de 2002.

Les Territoires du Nord-Ouest disposent de vastes ressources naturelles. Le secteur des ressources non renouvelables continue d'être le principal moteur de l'économie. En 2011, l'exploitation des mines et des autres matières minérales a entraîné des dépenses de 768 millions de dollars. Cette somme a ainsi été injectée dans l'économie des Territoires du Nord-Ouest. Quatre mines sont en cours d'exploitation dans les Territoires du Nord-Ouest : trois mines de diamants et une mine de tungstène. Les mines de diamants génèrent de gros chiffres d'affaires et injectent beaucoup d'argent dans l'économie. Elles influent sur la plupart des secteurs de l'économie des Territoires du Nord-Ouest. L'ouverture d'une mine additionnelle de diamants, la mine Gahcho Kué, et l'exploitation d'autres minerais, notamment à la mine Prairie Creek, continueront d'alimenter la croissance économique. Sept autres projets d'exploitation minière en sont à divers stades de développement dans les Territoires du Nord-Ouest.

Environ 16,2 billions de pieds cubes de gaz naturel et 1,2 milliard de barils de pétrole ont déjà été découverts dans les Territoires du Nord-Ouest. Ce n'est qu'une petite partie du potentiel estimé à 81 billions de pieds cubes de gaz naturel et à près de 7 milliards de barils de pétrole. Les réserves de gaz du couloir de la vallée du

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Mackenzie, qui comprend le delta du Mackenzie et la mer de Beaufort, sont estimées à 55 billions de pieds cubes. Plus de 70 puits d'exploration et plus de 300 puits d'exploitation sont en service dans la plaine du Mackenzie, près de Norman Wells.

Le potentiel de classe mondiale de la formation de pétrole de schiste Canol, dans la partie centrale de la vallée du Mackenzie, continue de croître, ce qui améliore les perspectives économiques. Des emplois pourront être créés et des occasions d'affaires s'offriront aux Ténos, en particulier dans la région de Sahtu, dont le développement est particulièrement difficile à cause de la durée trop brève d'utilisation des routes d'hiver, qui permettent de transporter chaque année le matériel pour équiper un seul emplacement de forage.

L'accès au territoire et aux ressources a une importance cruciale dans une économie propulsée par l'exploration et par l'exploitation des hydrocarbures et des mines. En améliorant les infrastructures, on réduit les coûts d'exploitation et on augmente la fiabilité du transport, ce qui permet à un plus grand nombre de Canadiens de tirer parti de la prospérité économique des Territoires du Nord-Ouest.

Les obstacles qui ralentissent le développement du potentiel des Territoires du Nord-Ouest sont les suivants :

- Les faiblesses structurelles : La plus grande partie du réseau routier n'est pas conforme aux normes structurelles. Les routes ne sont pas assez robustes pour l'utilisation qu'on en fait, en particulier pendant la période de dégel, au printemps. L'augmentation de trafic routier et le poids des camions transportant de lourdes charges par souci d'efficacité exigent un renforcement de la structure des routes de même qu'un accroissement des dimensions pour tenir compte de l'évolution de la composition du trafic. Les infrastructures de transport doivent aujourd'hui être reconstruites, remises en état ou recouvertes d'un nouveau revêtement pour résoudre les problèmes liés à leur vieillissement, pour augmenter leur capacité structurelle et pour maintenir leurs dimensions.
- La fiabilité du système : Le système de transport terrestre reliant les localités et donnant accès aux ressources naturelles comprend des traversiers, des ponts de glace et des routes d'hiver. Toutefois, les infrastructures de transport sont soumises au gel de l'hiver, au dégel du printemps et à d'autres facteurs climatiques pouvant influencer sur la durée d'utilisation et la fiabilité du système de routes d'hiver, de ponts de glace et de routes toutes saisons.
- Les changements climatiques : Le Nord du Canada subit quelques-uns des effets les plus importants des changements climatiques. La dégradation du pergélisol cause des dommages structurels qui doivent être réparés d'urgence et réduit la fiabilité des routes d'hiver qui sont essentielles pour l'approvisionnement en carburant, en nourriture et en matériaux. L'augmentation des précipitations entraîne l'accroissement des travaux de déneigement, l'érosion des routes de gravier et l'utilisation accrue des agents de déglacage sur les aéronefs.
- Les coûts de construction : La rareté de la main-d'œuvre qualifiée, la courte durée des saisons de construction, le coût élevé du transport des matériaux et de l'équipement à destination des emplacements éloignés ainsi que les pénuries de produits et d'énergie engendrent des coûts de construction substantiellement plus élevés que ceux que l'on observe dans le Sud du Canada.
- Le coût de la vie : Le transport des marchandises vers les localités d'une vaste région du Canada à faible densité de population comporte des difficultés et se fait à prix fort, ce qui augmente substantiellement le coût de la vie.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest cherche à hausser le niveau de vie dans le Nord en facilitant l'accès aux localités. Améliorer les liens terrestres qui desservent les localités aura un effet bénéfique sur la fiabilité, la disponibilité, le mode de prestation et le coût des services de transport.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Territoires du Nord-Ouest – Documents de description de projet pour la route de la vallée du Mackenzie

Type de pratique : mode de fonctionnement

Description de la pratique : *La route de la vallée du Mackenzie rehaussera la sécurité et affirmera la souveraineté nationale dans le Nord. Elle augmentera la capacité d'intervention en cas d'urgence et la capacité d'adaptation aux changements climatiques. Elle aidera l'industrie à exploiter les ressources non renouvelables, facilitera la diversification de l'économie des Territoires du Nord-Ouest et améliorera la qualité de vie des habitants de cette région, puisqu'ils auront un meilleur accès aux services essentiels, qu'ils pourront se déplacer plus aisément et verront le coût de la vie diminuer. Ce progrès rendra les milieux de vie plus sûrs et plus sains pour la population.*

Conformément à des protocoles d'entente, le ministère des Transports s'est associé à quatre groupes autochtones et à deux localités pour préparer cinq documents de description de projet en vue de la construction de la route de la vallée du Mackenzie. Ces documents constituent la première étape de la marche prescrite par la loi. Ils définissent le contexte dans lequel auront lieu les évaluations environnementales. Ils constituent une étude préliminaire qui jauge les effets du projet et proposent des mesures d'atténuation appropriées permettant la construction de la route. La consultation de la population locale est un élément essentiel de la démarche. Les groupes autochtones et les localités sont responsables de gérer entièrement la préparation des documents.

Les quatre documents de description de projet concernant la section de 818 km de la route de la vallée du Mackenzie entre Wrigley et la route Dempster ont été fusionnés en un seul document donnant une vue d'ensemble. Ce document a été soumis à l'Office des terres et des eaux de la vallée du Mackenzie afin de définir les paramètres de l'évaluation environnementale du projet, évaluation qui a lieu présentement. Le village de Tuktoyaktuk et la municipalité d'Inuvik ont préparé le cinquième document de description de projet en collaboration avec le Ministère. Ce document concerne la section de 137 km de la route, entre Inuvik et Tuktoyaktuk. Il constitue la pierre d'assise de l'énoncé d'impact environnemental ayant reçu l'aval du gouvernement fédéral en février 2013. La construction de la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk a commencé à l'hiver 2013-2014.

La somme totale de 8 millions de dollars ayant servi à financer la préparation des documents de description de projet a été fournie à part égale par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et l'Agence canadienne de développement économique du Nord, un organisme fédéral.

Facteurs ayant motivé le choix de la pratique : *Le ministère des Transports est normalement responsable de diriger et de gérer le travail de préparation des documents de description de projet. Toutefois, compte tenu de l'envergure du projet, on a décidé d'associer les groupes autochtones et les autres populations locales à la démarche dès les premières étapes afin de susciter leur confiance et de leur permettre de prendre leurs affaires en main.*

Avantages de la pratique : *Les groupes autochtones ont pu renforcer leurs capacités et développer leurs compétences en gestion de programme, en administration de contrat et en production de rapports financiers. Ils ont établi des modes de consultation et des échéanciers mieux adaptés et ont incorporé davantage le savoir traditionnel dans les documents de description de projet. Le ministère des Transports a bénéficié de l'appui rapidement accordé au projet.*

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Ressources et ouvrages de référence

Information additionnelle dans le site Web du ministère des Transports

http://www.dot.gov.nt.ca/live/pages/wpPages/MVH_Overview.aspx

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Profil de la Nouvelle-Écosse

Les infrastructures représentent l'épine dorsale de l'économie de la Nouvelle-Écosse. Elles sont essentielles à la vitalité de ses communautés locales et permettent de les renforcer. Contrairement à d'autres provinces, la Nouvelle-Écosse est responsable de l'entretien de la plus grande partie (90 %) de son réseau routier, soit 23 000 km de voies publiques et 4 100 ponts. De plus, 90 % des routes provinciales desservent les zones rurales, où habite 44 % de la population de la Nouvelle-Écosse.

La province doit veiller à ce que ses populations rurales aient accès aux grands marchés canadiens et étrangers, ce qui leur est essentiel. Elle fournit donc un service de traversier entre divers lieux des zones rurales de son territoire, ce qui constitue un élément crucial des infrastructures de transport pour les populations concernées. La province finance en outre un service de traversier interprovincial entre la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick ainsi qu'un service de traversier international entre la Nouvelle-Écosse et le Maine. Elle fournit des sommes d'argent pour maintenir le service de transport ferroviaire à destination des zones industrielles de l'île du Cap-Breton. Les régions rurales et les îles de la Nouvelle-



Écosse ne peuvent pas être considérées comme des régions éloignées, et elles s'attendent à être reliées aussi bien les unes que les autres aux zones urbaines de la province.

La plus grande difficulté pour la Nouvelle-Écosse est la remise en état de son infrastructure routière actuelle. Le plan quinquennal d'amélioration du réseau routier est un exemple de bonne pratique, car il prévoit des travaux importants touchant l'infrastructure routière de la province sur une période de cinq ans. Ce plan permet au public et aux administrations locales de bien comprendre les faits et les mécanismes relatifs aux efforts déployés par le gouvernement pour améliorer les routes de la province.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Nouvelle-Écosse – Plan quinquennal d'amélioration du réseau routier

Type de pratique : politique et plan

Description de la pratique : *Le plan quinquennal d'amélioration du réseau routier 2014-2015 définit l'approche mise en œuvre par le gouvernement pour réparer et entretenir les 23 000 kilomètres de routes et les 4 100 ponts de la province. Il décrit sommairement les projets majeurs de réfection du revêtement, de remplacement de grands ponts, d'entretien des immobilisations et de travaux d'infrastructure que la province compte réaliser chaque année, au cours des cinq prochaines années. Il contient en outre des données sur la construction des routes. Il explique comment les projets sont mis en ordre de priorité et quelles sommes d'argent sont nécessaires.*

La publication des détails des travaux à réaliser dans le plan quinquennal d'amélioration du réseau routier permet aux entreprises privées de se préparer en vue de la réalisation des projets d'amélioration des routes qui seront réalisés en 2014-2015 et qui sont au nombre de plus de 120. Le plan quinquennal informe en outre les Néo-Écossais sur les améliorations qui seront effectuées dans leur région et sur les critères employés pour sélectionner les projets.

Le secteur de la construction routière est une importante source d'emplois en Nouvelle-Écosse. Selon les estimations, il crée chaque année 5 000 emplois directs et 2 500 emplois indirects. Le total annuel des salaires versés à des Néo-Écossais travaillant dans ce secteur est d'environ 300 millions de dollars. Par exemple, un contrat de pavage de 2 millions de dollars génère habituellement 60 emplois directs et un chiffre d'affaires d'environ 200 000 \$ dans le secteur du camionnage. Les entreprises locales bénéficient en outre de retombées dans le domaine des matériaux de construction, de la ferronnerie, de la soudure, du génie, de la distribution de l'électricité et de l'enlèvement des matières dangereuses.

Facteurs ayant motivé le choix de la pratique : *Le plan quinquennal servira de guide à long terme pour la construction et l'entretien du réseau routier de la Nouvelle-Écosse. Il augmentera la transparence dans l'attribution des contrats de construction des routes en Nouvelle-Écosse. Ce genre de plan et de série de rapports à long terme aidera la province à faire un usage optimal de l'argent fédéral et à œuvrer plus efficacement en collaboration avec les autorités locales et les entrepreneurs en construction de routes.*

Avantages de la pratique : *Le public comprend mieux le réseau routier, sa raison d'être et l'usage qui est fait des deniers publics par la province.*

Nous adoptons désormais une approche plus équilibrée pour améliorer les routes. Nous ne nous occupons plus systématiquement des routes les plus endommagées en premier. Nous mettons davantage l'accent sur la gestion et la préservation des revêtements pour améliorer globalement l'état du réseau routier et réduire le nombre de kilomètres de route nécessitant des réparations chaque année. Le public peut voir les critères appliqués par le Ministère pour prendre les décisions concernant les routes de la série 100, les routes majeures et les routes peu empruntées.

Ressources et ouvrages de référence

<http://novascotia.ca/tran/highways/fiveyearplan.asp>

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Profil du Nunavut

Créé en vertu de la *Loi sur le Nunavut* en 1999, le Nunavut est le territoire le plus grand, le plus au nord et le plus récent des territoires du Canada. En termes de superficie, ce territoire équivaut approximativement à l'Europe de l'Ouest. Avec une population d'environ 35 000 personnes réparties dans 25 communautés, le Nunavut fait partie des régions dont la population est la plus clairsemée au monde. Ce territoire est riche en ressources naturelles non renouvelables et l'industrie de l'exploration minière et minérale y est prospère,

particulièrement dans les secteurs du minerai de fer, de l'or, du cuivre, des diamants, de l'argent et de l'uranium.

Le transport se fait principalement par avion. Le système d'aéroports du Nunavut repose sur des noyaux régionaux qui fournissent un accès en direction et en provenance des destinations du territoire et du sud du Canada. Le système de ravitaillement par bateaux est mis à contribution chaque année pour le transport des matériaux de construction, du carburant, des véhicules et des marchandises non périssables vers toutes les communautés. Le territoire ne dispose pas d'un réseau routier traditionnel, mais on y trouve un petit réseau de sentiers qui permet aux résidents des communautés d'avoir accès aux secteurs de chasse, de pêche et de camping. Parmi les territoires et provinces du Canada, seul le Nunavut n'est pas relié au réseau routier national.



Aéroports

Les 25 communautés du Nunavut sont desservies par 24 aéroports certifiés et un aérodrome enregistré. Ces installations comportent principalement des pistes de gravier; seules les pistes d'Iqaluit et de Rankin Inlet sont pavées. Le système d'aéroports s'articule autour des noyaux régionaux d'Iqaluit, de Rankin Inlet et de Cambridge Bay. Ces aéroports sont configurés pour accueillir des avions à réaction, tandis que les plus petits centres sont desservis par des avions à hélices tels que les appareils ATR-42 et Dash-8.

Au cours des dernières années, des améliorations ont été apportées aux infrastructures des aéroports vieillissants des aéroports régionaux. L'évaluation des besoins en immobilisations sur 20 ans pour les aéroports du Nunavut a été mise à jour, et cette évaluation sera utilisée comme outil de planification pour l'entretien et le développement continus des infrastructures afin que les besoins des résidents du Nunavut puissent être satisfaits.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Infrastructures maritimes

Même si le Nunavut représente environ 40 % de la ligne de côte du Canada, il ne possède qu'un seul port pour petites embarcations dans la communauté de Pangnirtung de la Terre de Baffin. Ce port est le seul qui peut appuyer une industrie de pêche viable. Toutefois, des études de faisabilité sur d'autres infrastructures maritimes telles que des ports pour petites embarcations et même de grandes installations maritimes à usages multiples ont été réalisées pour de nombreuses communautés.

Routes et sentiers

Le Nunavut ne compte qu'une seule route qui relie la communauté d'Arctic Bay à l'ancien site d'exploitation minière de Nanisivik. Aucune autre communauté du Nunavut n'est reliée par un réseau routier. Toutefois, la plupart des communautés peuvent compter sur un réseau de routes et de sentiers qui relie les résidents aux secteurs de chasse, de pêche et de camping.

Défis

Le Nunavut fait face à des défis semblables à ceux des autres régions nordiques pour ce qui est de la gestion et du développement des infrastructures de transport. Les infrastructures vieillissantes, la dégradation du pergélisol, les coûts élevés de construction, la courte saison de construction, les restrictions budgétaires et les conditions climatiques difficiles sont les principales barrières qui se dressent devant la réalisation du plein potentiel économique du Nunavut.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Profil de l'Ontario

Le Nord de l'Ontario est caractérisé par de grandes distances entre les communautés et des agglomérations peu peuplées et dispersées. Le Grand Nord et le Moyen-Nord font face à différents problèmes en matière de transport. Dans le Moyen-Nord, les problèmes tournent autour du soutien au développement économique, de la mobilité et de l'accessibilité. Dans le Grand Nord, les problèmes concernent l'accès aux services essentiels. La majorité des problèmes de transport dans ces régions ont trait à la mobilité et à la connectivité.

Les grandes distances et la faible population présentent nombre de défis en ce qui a trait au transport.



Le gouvernement de l'Ontario a mis de l'avant le Plan de croissance du Nord de l'Ontario – lequel découle de la *Loi de 2005 sur les zones de croissance* – dans le but d'appuyer la croissance économique du Nord ontarien. Le Plan renferme les orientations stratégiques suivantes pour le futur système de transport du Nord de l'Ontario :

- optimiser la capacité, l'efficacité et la sûreté du système de transport existant;
- établir des liens entre les grands marchés, les zones de développement des ressources et les pôles économiques et de services;

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

- répondre aux besoins des secteurs prioritaires de l'économie actuels et émergents et aider à la mise en place de plans régionaux de développement économique;
- améliorer la connectivité entre les différents modes de transport (ferroviaire, routier, marin, aérien);
- créer et consolider des liens entre les pôles économiques et de services et les communautés isolées et rurales;
- réduire les émissions des transports et autres impacts environnementaux associés à ceux-ci.

Le ministère des Transports mène présentement le projet d'élaboration de la Stratégie de transport multimodal du Nord de l'Ontario (NOMTS), dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de croissance du Nord de l'Ontario, dans le but ultime de favoriser le développement économique. La Stratégie identifiera un ensemble de politiques, de programmes et de possibilités d'investissement possibles à l'appui d'un système de transport multimodal moderne et durable, et traitera des enjeux liés aux services d'autobus et aux services ferroviaires, en plus d'encadrer l'évolution du transport aérien, routier et maritime. Produite à partir de consultations et d'études techniques, la Stratégie offrira un plan d'action pour l'établissement d'un système de transport moderne et durable à l'échelle du Nord ontarien.

Aéroports

La province exploite 29 aéroports éloignés dans le Nord de l'Ontario. De ce nombre, 27 desservent des communautés autochtones. Pour 26 de ces communautés, l'aéroport offre un lien essentiel pour l'approvisionnement et le transport lié à la santé. L'autre communauté autochtone est dotée d'une route praticable par tous les temps permettant de rejoindre la route provinciale. Les aéroports éloignés sont aussi essentiels pour réapprovisionner le secteur minier.

Il existe 38 aéroports municipaux dans le Nord de l'Ontario, qui jouent un rôle important dans le développement économique régional et local. En raison des grandes distances, les aéroports municipaux soutiennent notamment les activités d'ambulance aérienne et d'évacuation sanitaire, de suppression des incendies et de recherche et sauvetage.

Transport ferroviaire

Le Nord de l'Ontario est relié par des systèmes ferroviaires à l'Est et à l'Ouest du Canada. Il s'y trouve près de 11 000 kilomètres de lignes ferroviaires transcontinentales de classe I (CP et CN Rail) et deux chemins de fer régionaux. Trois services de train de passagers sont offerts, dont un seul se rend aussi loin dans le Nord que Moosonee.

Transport maritime

Les rives septentrionales des lacs Supérieur et Huron constituent l'épine dorsale du réseau de transport maritime dans le Nord de l'Ontario. La Voie maritime du Saint-Laurent relie le Sud de l'Ontario, l'Est du Canada et le reste du monde en passant par les Grands Lacs.

Thunder Bay est située à la tête du bassin des Grands Lacs et du Saint-Laurent et est un des plus grands ports de manutention des grains du monde.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

À Sault Ste. Marie se trouve une installation portuaire privée appartenant à Essar Steel Algoma, qui transborde de grands volumes de charbon, de minerai de fer, d'acier et d'autres produits.

Routes d'hiver

En général, dans le Nord, les routes d'hiver sont praticables à compter de la mi-janvier et pour une période de six à huit semaines. L'effet des changements climatiques sur la période durant laquelle les routes d'hiver sont praticables fait naître des craintes pour l'accès et le développement. Il existe actuellement 3 138 kilomètres de routes d'hiver reliant 31 communautés autochtones éloignées du réseau routier provincial. Les routes d'hiver procurent un accès essentiel à quelque 21 000 personnes.

Réseau routier

Le réseau routier provincial dans le Nord se compose de près de 11 000 kilomètres de routes. Il s'y trouve aussi 4 400 kilomètres de routes locales, 30 000 kilomètres de chemins forestiers et 3 138 kilomètres de routes d'hiver (qui ne sont pas des routes provinciales).

Secteurs de ressources

Le Cercle de feu des basses-terres de la baie James recèle d'importantes possibilités d'exploitation des ressources. Toutefois, le manque d'accès par rail ou par route y pose un défi important. Les activités industrielles plus au nord doivent composer avec une période plus brève d'utilisation des routes d'hiver. Les problèmes de liaisons pour l'approvisionnement, le déplacement de la main-d'œuvre et l'expédition vers les marchés sont omniprésents.

Ontario – Remplacement rapide de ponts

Type de pratique : Opérationnelle

Description de la bonne pratique : Le ministère des Transports de l'Ontario construit et entretient une infrastructure routière dans des endroits éloignés et faiblement peuplés aussi bien que dans des régions très urbanisées. On recourt aux techniques de remplacement rapide des ponts rapides pour remplacer des ponts ruraux à faible circulation; ces techniques permettent de remplacer une structure en quatre heures à l'aide d'un procédé d'installation simple qui évite bien des problèmes causés par les méthodes traditionnelles.

En général, après avoir enlevé la structure existante, on installe des semelles préfabriquées en béton aux deux extrémités pour soutenir le nouveau pont. On utilise ensuite une grue pour soulever et placer une structure préfabriquée en acier sur des tampon d'appui, où elle est convenablement fixée. En raison de la préfabrication, la réfection future du pont pourra simplement se faire en l'enlevant pour effectuer les travaux, puis en le remettant en place.



Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Par exemple, le plan original de remplacement du pont du lac Bass, près de Sault Ste. Marie, prévoyait la construction d'une structure rigide en béton, une période de construction de trois mois et un coût estimatif de 1,3 million de dollars. Or, on a plutôt recouru à la solution d'un pont préfabriqué, qui a été installé en quatre heures à un coût total de 115 000 \$.



Avec cette nouvelle méthode, le MTO a installé plus de treize ponts sur des routes à faible circulation accueillant moins de 400 véhicules par jour. Comme les municipalités ontariennes possèdent des milliers d'autres ponts routiers à faible circulation, une plus large adoption de la technologie des ponts préfabriqués pourrait éventuellement faire épargner des centaines de millions de dollars, en plus d'améliorer le service aux résidents ruraux et l'environnement.

Justification de la bonne pratique : Réduire l'impact sur la communauté avoisinante et épargner de l'argent.

Avantages de la bonne pratique : Les inconvénients pour les résidents locaux sont minimaux, car les fermetures de route ne durent qu'environ douze heures, plutôt que trois mois, et qu'aucune déviation de la circulation n'est nécessaire. L'impact environnemental est minime parce que le pont est mis en place et qu'il n'y a pas de travaux dans l'eau. En raison de leur préfabrication, la réfection de ponts semblables se fait tout simplement en les enlevant pour les réparer, puis en les remettant en place une fois les travaux terminés.

Cette méthode de remplacement procure d'importantes économies par rapport au remplacement conventionnel. En comptant tous les coûts de main-d'œuvre, des matériaux et de contrôle de la circulation, un pont préfabriqué coûte environ 140 000 \$, soit près d'un dixième du coût d'un remplacement de pont conventionnel.

Ressources et ouvrages de référence :

Road Talk – Bulletin de technologie des transports de l'Ontario :

<http://www.mto.gov.on.ca/english/transtek/roadtalk/rt17-1/index.shtml#a4>

Ontario – Systèmes automatisés d’observations météorologiques (AWOS) aux aéroports éloignés

Type de pratique : Pratique opérationnelle

Description de la bonne pratique : L’Ontario a installé des systèmes AWOS à presque chacun de ses 29 aéroports éloignés du Nord. En 2014, des systèmes AWOS seront installés aux quatre autres aéroports éloignés, ce qui améliorera la fiabilité et la sécurité du service à chaque endroit.

Les systèmes AWOS collectent et mesurent automatiquement des données qui servent à produire des rapports météorologiques sur les conditions pouvant influencer sur les vols. Il s’agit notamment de la vitesse et de la direction du vent, de la hauteur des nuages, de la visibilité, de l’occurrence et des quantités de précipitations et de la température.

Les systèmes seront opérationnels à la fin de l’automne 2014 à Attawapiskat, Ogoki Post et Peawanuck. Les travaux initiaux seront achevés à Armstrong à l’automne 2014, et ce système devrait être opérationnel à l’été 2015. Ces travaux font suite aux installations récentes à Sandy Lake, Muskrat Dam, Fort Severn et Lansdowne House.

Nav Canada (un fournisseur de services du secteur privé qui possède et exploite le service de navigation aérienne civile au Canada) fournit et installe les systèmes AWOS au Canada. Bien qu’elle n’opère normalement pas de stations météorologiques automatiques dans des installations faiblement achalandées de ce genre, l’entreprise a accepté d’installer, d’exploiter et d’entretenir ces stations météorologiques, le financement étant fourni par le gouvernement de l’Ontario.

L’amélioration de la sécurité et de la fiabilité des services de transport fait partie du plan économique du gouvernement de l’Ontario d’investir dans les gens, de construire une infrastructure moderne et de favoriser un climat d’affaires dynamique et innovateur.

Justification de la bonne pratique : Les systèmes AWOS améliorent grandement la sécurité et la fiabilité pour les transporteurs aériens. Les activités des aéroports éloignés, qui desservent des communautés ne disposant pas d’un accès routier à longueur d’année, sont fortement influencées par les conditions météorologiques. Sans ces systèmes AWOS à ces aéroports éloignés, bien des vols médicaux ne pourraient être faits et le risque d’accidents d’avions liés au mauvais temps serait grandement accru.

Avantages de la bonne pratique : Les systèmes AWOS permettent aux exploitants aériens de prendre des décisions éclairées pour ce qui est de maintenir, de retarder ou d’annuler un vol vers un des aéroports et d’offrir des vols médicaux, des vols réguliers et des services de développement commercial et d’exploitation des ressources plus fiables.

Ressources et ouvrages de référence : S.O.

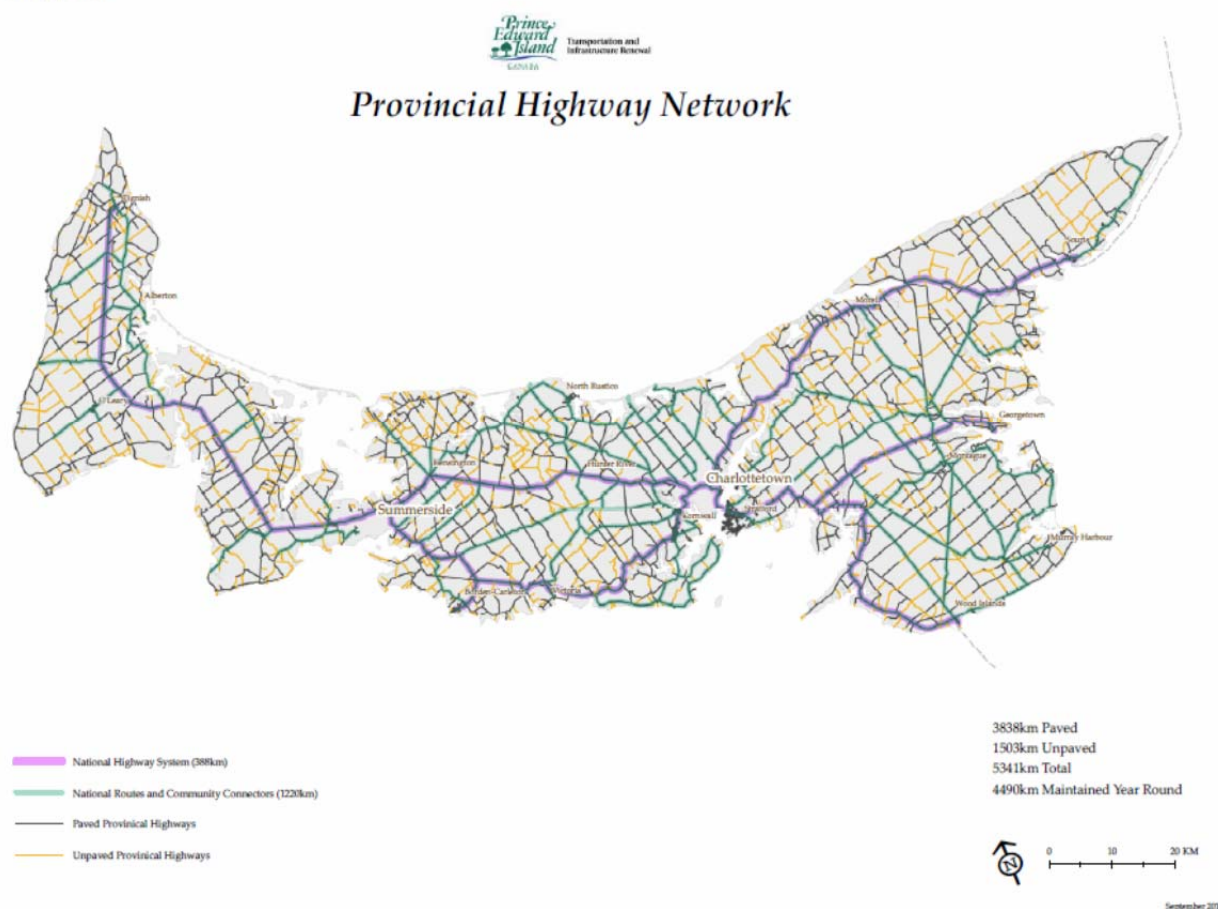
Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Profil de Île-du-Prince-Édouard

L'Île-du-Prince-Édouard est une province essentiellement rurale. Mis à part les villes de Charlottetown et de Summerside, l'Île comprend de petites villes et des villages dont les populations sont bien inférieures à 9 000 personnes. En fait, selon le recensement de 2011, 53% de la population de l'Île (146 000 personnes) vit dans des communautés rurales. Cela représente presque 79 000 personnes. En plus des 1 284 kilomètres de routes désignées comme faisant partie de son réseau de « liaisons communauté-route nationale » (LCRN; en anglais : « National Routes and Community Connectors », ou NRCC), la Province possède 2 551 kilomètres de routes pavées et 1 503 kilomètres de routes gravelées. La photo ci-dessous illustre le réseau routier de l'Île.

Transportation and Infrastructure Renewal
Strategic Plan



Contrairement à bien des parties du Canada, il n'existe pas, à l'Île-du-Prince-Édouard, de régions éloignées. Même les communautés les plus rurales sont accessibles par route à longueur d'année et se raccordent au réseau de transport multimodal de l'Île en passant par les LCRN. Ces dernières répondent au défi consistant à relier les parties rurales de l'Île-du-Prince-Édouard au reste de la province et au réseau de transport multimodal dans la région.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Ile-du-Prince-Édouard – Politique des liaisons communauté-route nationale

Type de pratique : Politique, projet

Description de la bonne pratique : La politique des liaisons communauté-route nationale (LCRN; en anglais : « National Routes and Community Connectors », ou NRCC) est au centre des politiques et des opérations concernant le réseau routier de l'Île-du-Prince-Édouard. Administrée par le ministère des Transports et du Renouveau de l'infrastructure, cette politique a été conçue et mise en œuvre dans l'optique de doter toute communauté, rurale ou urbaine, d'un accès à une route bien entretenue qui la relie au reste de la province.

Les LCRN totalisent 1 284 kilomètres de routes, dont 388 kilomètres de routes classées comme faisant partie du réseau routier national. Ce réseau représente 24% de l'ensemble des routes et reçoit 84% de tout le trafic de la province. En outre, 85% de toutes les adresses municipales de l'Île sont situées dans des communautés dotées d'une LCRN.

Il importe de maintenir les LCRN pour des raisons sociales et économiques. Ces routes sont reliées aux quatre principaux ports de l'Île, à l'aéroport, aux deux liaisons par traversier et au pont de la Confédération. La grande majorité des marchandises étant transportée par camion, la politique des LCRN est vitale pour l'économie de l'Île. Le réseau est aussi très fréquenté par les insulaires recourant à des services essentiels, comme les soins de santé et l'éducation, ou à des services communautaires, ou pour se rendre travailler dans les grands centres. Ces routes sont les plus fréquentées parce qu'elles relient les communautés au reste de la province, au pays et au monde.

Il est d'importance cruciale pour le gouvernement de l'Île-Prince-Édouard que le réseau fonctionne avec la plus grande efficacité. Le Ministère dépense la majorité de son budget d'immobilisations pour entretenir et améliorer les LCRN. La Division de l'entretien routier du Ministère se charge entièrement des opérations hivernales sur les LCRN.

Justification de la bonne pratique : Les insulaires attendent un service de qualité de leur gouvernement en ce qui concerne l'accès et la connectivité. Il est souvent difficile, pour les gouvernements, d'être placés devant les demandes d'une agglomération urbaine qui diffèrent grandement de celles d'une communauté rurale. La politique des LCRN a été élaborée dans le but d'accroître l'efficacité de manière économique à l'intérieur du réseau routier provincial afin d'assurer la mobilité commerciale et du public dans l'ensemble de l'Île-du-Prince-Édouard.

Avantages de la bonne pratique : Les LCRN dotent l'Île d'un réseau complet qui dessert chaque communauté et relie les insulaires ruraux aux insulaires urbains de manière efficace et efficiente.

Ressources et ouvrages de référence : S.O.

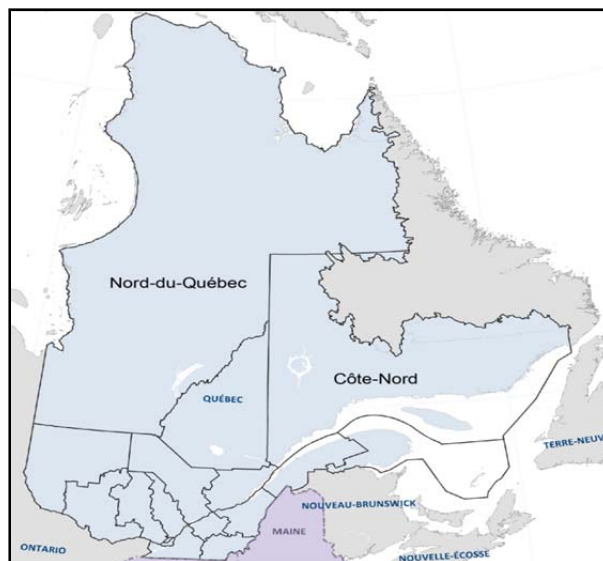
Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Profil du Québec

La plupart des communautés nordiques et isolées du Québec sont localisées dans les régions Nord-du-Québec et Côte-Nord. Ces régions sont les plus grandes du Québec en termes de superficies (respectivement 713 000 et 237 000 km²)³, mais aussi celles qui présentent les plus faibles densités de population (respectivement 0,1 et 0,4 habitants au km²)⁴. Plusieurs communautés autochtones et non autochtones situées dans ces deux régions ne sont pas reliées par voie terrestre. Les principaux enjeux liés à l'accès à ces communautés sont les suivants :

- Difficulté d'accès aux services de santé et d'éducation;
- Coûts élevés des déplacements des personnes et des mouvements de marchandises qui sont principalement effectués par les modes aérien, maritime et dans une moindre mesure ferroviaire;
- Prix élevés des produits de consommation. Les ménages autochtones de certaines communautés sont plus touchés à cause de leurs revenus plus limités;
- Une croissance économique plus difficile qui s'explique, entre autres, par les distances importantes qui séparent généralement les communautés les unes des autres et l'éloignement de celles-ci par rapport aux grands centres d'activités régionaux et provinciaux.



Localisation des régions Nord-du-Québec et Côte-Nord.
Source : MTQ et CPCS

Certaines autres communautés de ces deux régions, bien que reliées par la route, sont aussi localisées loin des grands centres et peuvent faire face, à des degrés divers, aux mêmes enjeux. Il existe entre autres des enjeux liés à la sécurité des usagers sur une certaine partie du réseau puisque plusieurs routes traversent de grands secteurs isolés et que certaines d'entre-elles sont grandement achalandées par le transport lourd.

Pour le MTQ (ministère des Transports du Québec), le développement, l'amélioration et l'entretien des infrastructures actuelles et futures sur ces territoires représentent des coûts et des défis importants. De plus, il est essentiel que chaque projet prenne en compte les principes de développement durable, notamment afin d'amenuiser les effets non désirables de l'ouverture du territoire. Il faut également associer les diverses populations à l'évaluation de ces projets et respecter les ententes ainsi que les conventions conclues avec les communautés présentes sur le territoire.

Un nouveau Comité ministériel sur le Plan Nord a été mis en place en mai 2014 pour le développement du Nord québécois. Il devra, notamment, s'assurer de maximiser les retombées économiques du Plan Nord dans

³ Source : http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/region_00/region_00.htm

⁴ Source : http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/region_00/region_00.htm

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

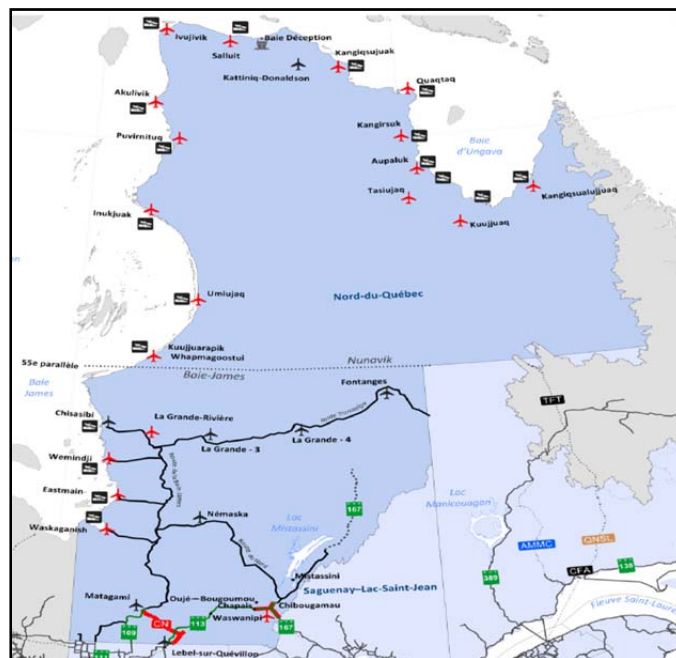
toutes les régions du Québec dans le respect et la participation des communautés locales et autochtones. De plus, il devra prévoir la mise en place des infrastructures et la formation de la main d'œuvre nécessaire.

Les régions Nord-du-Québec et Côte-Nord présentent les particularités suivantes :

La région Nord-du-Québec

Le Territoire du Nord du Québec couvre tout le territoire situé au nord des régions de l'Abitibi-Témiscamingue, du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la Côte-Nord. On y retrouve 23 communautés autochtones (9 cris et 14 inuits) et 8 communautés non autochtones. L'accès à ce territoire joue un rôle vital pour le développement économique et social des communautés. À l'heure actuelle, tous les villages et communautés sont desservis par au moins un, voire deux ou trois modes de transport.

Le réseau routier a permis d'exploiter les ressources naturelles et de rendre accessibles un grand nombre de communautés autochtones dans le secteur Eeyou Istchee-Baie-James (entre le 49^e et le 55^e parallèle). Ce réseau de 3 150 km considéré comme peu développé étant donné l'immensité du territoire.



est
Infrastructures de transport de la région Nord-du-Québec. Source : Étude multimodale sur le transport des marchandises au Québec (CPCS, 2013)

L'ouverture du territoire par route a débuté dans les années 50' et avait d'abord pour objectif de permettre l'exploitation des ressources minières et par la suite, dans les années 70', pour permettre l'exploitation de l'hydro-électricité (la route de la Baie-James, route du Nord, route Transtaïga). D'autres chemins secondaires, attribuables à l'exploitation forestière, améliorent l'accessibilité du territoire pour les activités de chasses, de pêche et de piégeage. Certains de ces axes routiers, construits par le privé, sont devenus des axes structurants pour le développement de la région et sont maintenant utilisés par le public et par plusieurs acteurs socio-économiques. Ceci apporte plusieurs problématiques, dont le financement de l'entretien. De plus, la mise aux normes de ces routes devenues « publiques » par la force des choses représente une problématique particulière puisqu

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

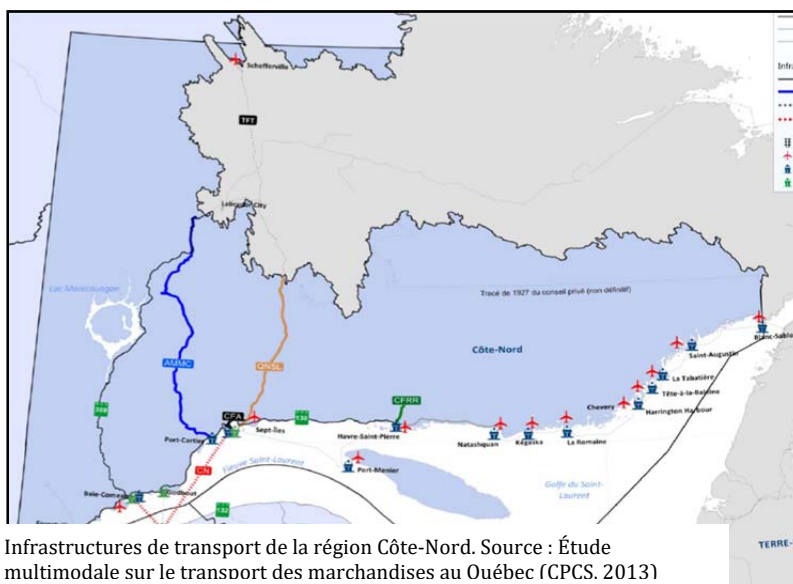
une compagnie minière et nous assistons actuellement à une multiplication des infrastructures de transport (aéroportuaires, maritimes et routières) pour le développement et l'exploitation des ressources naturelles dans cette région.

Les déplacements sur le territoire sont dispendieux, longs et exigent certaines précautions. Considérant l'éloignement des régions nordiques, les conditions géographiques d'intervention (ex : toundra arctique et le pergélisol au Nunavik), la fragilité de l'environnement, la complexité de la chaîne logistique d'approvisionnement (marchandises, nourriture et équipements), il est plus coûteux que dans le sud du Québec d'entretenir, de maintenir et de développer les infrastructures ou d'offrir des services de transport. De plus, le développement de l'industrie minière, forestière et hydroélectrique accentue la demande de services de transport régional des personnes et des marchandises.

La région Côte-Nord

Située au nord-est du Québec, entre la rivière Saguenay et le Labrador, la Côte-Nord s'étend sur 1 280 km de littoral de Tadoussac à Blanc-Sablon, en passant par l'Île d'Anticosti. Les villes nordiques de Fermont et Schefferville sont aussi situées sur le territoire de la Côte-Nord.

On y retrouve 33 municipalités, dont deux municipalités pôles soit Baie-Comeau et Sept-Îles, qui représentent près de la moitié de la population régionale de 95 215 habitants. La région compte également dix communautés innues et une communauté naskapie.



La région de la Basse-Côte-Nord située à l'est de Kegaska n'est pas reliée au reste de la province par la route. Les représentants du milieu réclament depuis plusieurs décennies le prolongement de la route 138 jusqu'à Vieux-Fort, localisé à l'est de la région et relié par la route à Blanc-Sablon.

En l'absence de lien routier en Basse-Côte-Nord, le transport aérien et maritime permet l'accès au territoire. Vu l'importance de ces modes de transport, la MRC Le Golfe-du-Saint-Laurent souhaite des améliorations à ces infrastructures, des coûts moins élevés et des horaires plus flexibles pour le transport des personnes et des marchandises.

En période hivernale, les habitants de la Basse-Côte-Nord peuvent se déplacer grâce un sentier de motoneige d'une longueur approximative de 539 km nommé La Route Blanche, financé et entretenu par le MTQ. Cette route importante assure le lien entre l'est et l'ouest du territoire. Cependant, comme elle traverse plusieurs

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

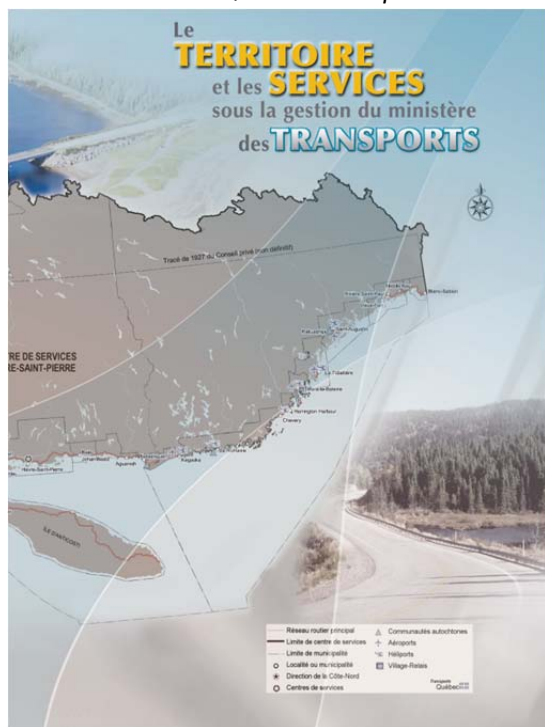
cours d'eau et que les impacts des changements climatiques se font de plus en plus sentir, elle demeure praticable seulement quelques mois par année. Une bonne gestion de cette infrastructure est primordiale puisqu'elle est un lien vital et essentiel durant l'hiver.

Les communautés de la région de Schefferville, situées beaucoup plus au nord, ne sont pas reliées au reste du Québec par une route non plus. Le transport des marchandises et des personnes s'effectue principalement par voie ferrée. La région est également desservie par le mode mode aérien.

Québec -- La Route Blanche dans la Basse-Côte-Nord

Type de pratique : pratique opérationnelle

Description de la bonne pratique : dans la région de la Basse-Côte-Nord, plus de 5 000 résidents habitent 15 agglomérations et deux communautés autochtones qui doivent à certains temps de l'année dépendre du transport aérien et maritime pour leurs déplacements et leur ravitaillement. Ce territoire n'est pas relié au réseau routier du Québec. En septembre 2013, le Ministère a ouvert un nouveau tronçon (44 km) de la route



138 reliant Natashquan et Kegaska. Le plan routier élaboré par le Ministère prévoit prolonger la route 138 sur une distance additionnelle de 400 km, de Kegaska à Blanc-Sablon, qui se situe à proximité de la frontière de Terre-Neuve-et-Labrador. L'objectif premier consiste à relier ces communautés côtières par une route pour faciliter le transport des personnes et des marchandises et stimuler le développement régional. L'aménagement et l'éventuelle exploitation de ce projet routier posent des difficultés en raison de l'aspect nordique et éloigné de l'emplacement. En période estivale, le Ministère entretient des tronçons routiers entre certaines des communautés concernées (c'est-à-dire, de Vieux-Fort to Blanc-Sablon). En période hivernale, la Route Blanche est utilisée. Ce sentier de motoneige est le seul lien terrestre entre Kégaska et Blanc-Sablon en hiver.

Motif justifiant l'utilisation de la bonne pratique : La Route Blanche suit le littoral du golfe du Saint-Laurent et compte près de 539 kilomètres de pistes balisées et damées. Au fil des hivers, le tracé de la Route Blanche peut varier en fonction des obstacles rencontrés (lacs et rivières) et des conditions

climatiques. En raison de la nature extrêmement isolée de ce sentier de motoneige, le Ministère entretient un réseau de plus de 20 refuges équipés de poêles à bois et de bois de chauffage. La Route Blanche est principalement utilisée par les résidents de la Basse-Côte-Nord, de même qu'un petit nombre de touristes effectuant des excursions de motoneige.

Avantages liés à la bonne pratique : La Route Blanche constitue de par sa nature un lien vital et essentiel en période hivernale pour les résidents de la Basse-Côte-Nord, en facilitant l'accès aux communautés concernées.

Ressources et ouvrages de référence : Site Web du MTQ.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Québec – Engagement préalable des intervenants concernés en préparation de l'aménagement d'une route d'accès aux ressources multifonctionnelle et permanente

Type de pratique : Project et consultation

Description de la bonne pratique : *Les préoccupations environnementales sont prises en compte aux étapes de la planification et de la mise en œuvre des projets d'infrastructure routière. Dans le but d'assurer l'acceptabilité sociale de l'activité ou de l'infrastructure prévue, les préoccupations liées au milieu humain sont prises en compte dans le cadre du processus d'étude environnementale. Il est assez inhabituel de réunir tous les intervenants économiques et sociaux (c.-à-d., les entreprises, municipalités, organismes de développement économique, Autochtones) pour des consultations préalables. D'une part, ce type de consultation permet de saisir et documenter les besoins et exigences des futurs utilisateurs. D'autre part, elle favorise un dialogue plus productif entre les intervenants, permettant ainsi d'éviter l'aménagement désordonné d'un nouveau territoire. En raison du potentiel multi-ressources considérable du territoire situé au nord de Chibougamau, les intervenants ont convenu que le meilleur moyen d'optimiser ce potentiel consiste à aménager une nouvelle route d'accès public. Et pour assurer la réussite de l'approche retenue, le Ministère a encouragé la participation de tous les intervenants dès les premières étapes de la démarche. Dès la mise en marche des consultations publiques requises en vertu du processus d'étude environnementale, le Ministère a veillé de tenir les intervenants au fait de l'évolution du dossier et a demandé leur collaboration dans la mise au point des mesures d'atténuation proposées. Cette démarche s'est échelonnée sur plus de trois ans. Ces consultations préalables ont permis de tirer les mêmes conclusions que l'évaluation environnementale stratégique en ce qui a trait à la desserte des territoires éloignés et inaccessibles.*

Motif justifiant l'utilisation de la bonne pratique : *Dès le début du processus de consultation, le Ministère a sollicité la participation d'une organisation non partisane, la Table Jamésienne de Concertation Minière. Cette organisation a pour mission d'appuyer le développement de l'industrie minière dans le territoire de la Baie-James conformément aux principes fondamentaux du développement durable tout en optimisant les avantages économiques et sociaux pour la population de la région. De plus, des représentants de la Nation Crie qui habite le territoire en question ont également participé aux consultations préalables.*

Avantages liés à la bonne pratique : *Le choix d'un corridor commun limitant ainsi les travaux d'aménagement à une seule route desservant tous les projets de mise en valeur, qu'ils soient miniers, forestiers, éoliens ou de tourisme et de loisirs. Cela a permis d'éviter la multiplication des routes d'accès, diminuant ainsi les répercussions environnementales sur une faune sensible, dont le caribou des bois. Le dégagement d'un consensus au préalable permet de simplifier de manière considérable les étapes subséquentes du processus d'évaluation des impacts environnementaux et sociaux. En premier lieu, le bien-fondé du projet a été beaucoup moins remis en question lors de l'évaluation environnementale (permettant ainsi de placer l'accent sur la mise au point des mesures d'atténuation à mettre en œuvre). De plus, et à la suite des décisions juridiques concernant les peuples Haida and Taku River, les résultats du processus de consultation auprès des Autochtones sont pris en compte dans le processus de décision qui précède le processus d'évaluation et d'approbation de l'infrastructure proposée.*

Ressources et ouvrages de référence : *Présentation Power Point (2011).*

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Profil de la Saskatchewan

Dans le district administratif du Nord (DAN) de la Saskatchewan, l'infrastructure de transport limitée est le plus important obstacle à la marche des affaires et au progrès économique. L'absence de réseau routier praticable en toute saison dans la région entrave la mobilité de la main-d'œuvre et l'accès aux ressources, aux biens et services et aux marchés importants. Elle limite aussi les possibilités d'affaires et de tourisme ainsi que la qualité de vie globale des résidents du Nord.

Le ministère de la Voirie et de l'Infrastructure de la Saskatchewan possède 17 aéroports, une barge et plus de 2 800 kilomètres de routes. Les routes sont principalement des routes de gravier, bien que quelques-unes dans la région soient pavées. L'infrastructure pour tous les modes (aérien, maritime et routier) prend de l'âge, se détériore et approche la fin de sa vie utile. Les priorités et les réductions budgétaires actuelles font en sorte que la mise à niveau et la modernisation des installations risquent de ne pas être faites à court terme. Nombre d'aéroports dans la région n'ont d'ailleurs pas obtenu de financement pour améliorer leurs installations depuis bien des années. Or, une modernisation des installations de ces aéroports s'impose pour qu'ils puissent répondre aux modifications réglementaires et exigences récentes et poursuivre leurs activités.

Profil des communautés et des entreprises du DAN – Points de défaillance uniques

On dénombre dans le DAN 45 communautés. Bien que la plupart de ces communautés ne disposent que d'une seule route d'accès, celle-ci n'est pas praticable en toute saison. Nombre de communautés comptent sur un aéroport pour l'accès et le réapprovisionnement à longueur d'année. D'autres doivent emprunter une route de glace saisonnière ou une barge pour faire la liaison. Les communautés isolées dépendent entièrement des services aériens pour répondre à leurs besoins à longueur d'année.

Sept mines ou usines, cinq mines d'uranium et deux mines d'or sont présentement en activité dans le DAN. L'exploration est en cours et un certain nombre de projets sont en développement. Les industries, les commerces, les expéditions, le système de justice, l'évacuation médicale et les services d'urgence sont dépendants des aéroports, des routes de glace saisonnières, d'une barge et des routes existantes pour l'accès et l'approvisionnement en biens et services.

L'infrastructure dans cette région vieillit et se détériore. L'état de la route entrave souvent l'accès et perturbe le transport des marchandises et des personnes. L'infrastructure qui procure un point d'accès unique (l'aéroport ou la route, y compris des ponts et des relais par barge) est essentielle au maintien de l'accès et de la connectivité. La perte ou la défaillance d'un élément de l'infrastructure essentielle peut se répercuter sur de multiples communautés, commerces et industries. Au cours des deux dernières années, des opérations provinciales d'urgence, du soutien au sol, du transport, du logement temporaire et des services de santé prioritaires ont été fournis à trois communautés à un coût d'environ 6,5 millions de dollars. Ce chiffre n'inclut pas les dépenses locales ou municipales, le coût des opérations militaires d'évacuation et de soutien ni l'impact financier sur le commerce et l'industrie.

Pour assurer une liaison avec les pôles économiques et de service et les principaux marchés, les communautés, les commerces et les industries du DAN ont besoin :

- d'un réseau routier fiable en toute saison;
- d'un plus grand nombre de points d'accès et de plus d'un mode de transport;

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

- d'une source de financement des immobilisations, pour faire en sorte que les aéroports répondent aux exigences réglementaires fédérales et puissent poursuivre leurs activités;
- d'une source de financement à long terme pour l'entretien, la réhabilitation et le développement des éléments d'infrastructure.

Saskatchewan – Routes d'accès de l'industrie

Type de pratique : Projet

Description de la bonne pratique : L'industrie demande à la Saskatchewan d'investir dans de nouvelles routes publiques menant aux régions riches en ressources du Nord. La province évalue les intérêts public et privé envers les routes d'accès et détermine le niveau d'investissement provincial, s'il y a lieu. Les intérêts commerciaux assument le coût en capital pour la construction des routes menant aux lieux de leurs activités et leur coût d'entretien pendant la durée de leurs activités, sauf s'il existe un intérêt public provincial. L'intérêt public dans l'investissement routier comprend l'accès du public à la région et éventuellement d'autres facteurs, comme la création d'une boucle routière complète dans le Nord ou d'un autre itinéraire pour rejoindre la région. Le partage des coûts repose sur le niveau d'intérêt public ou provincial. Un accord est alors conclu entre la province et l'industrie. Les routes d'accès de l'industrie qui sont construites dans ce cadre doivent répondre aux normes provinciales pour un usage public. La province reste propriétaire quel que soit son investissement.

Justification de la bonne pratique : Le budget provincial limité et la difficulté de justifier un financement provincial complet des routes à faible circulation incitait à recourir à un Modèle d'intérêt provincial pour partager les coûts et les avantages entre les intérêts public et privé. Le modèle permet un juste partage de la responsabilité financière entre les parties.

Avantages de la bonne pratique : L'utilisation du Modèle d'intérêt provincial détermine un niveau d'investissement provincial approprié et facilite le développement de l'industrie d'exploitation des ressources. Les communautés et le grand public profitent de la route, et les buts sociaux et économiques peuvent se conjuguer et s'équilibrer. L'ampleur de l'investissement provincial repose sur le plus grand bien ou le plus grand avantage pour le public. Cela est perçu par le public comme responsable et juste pour toutes les parties.

Sources et documents de référence : Le Modèle d'intérêt provincial est fondé sur la théorie de l'économie du bien être et sur la documentation qui s'y rattache.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Saskatchewan - Corridors routiers municipaux pour poids lourds (programme des corridors « Voie ouverte »)

Type de pratique : Projet

Description de la bonne pratique : La Saskatchewan gère son infrastructure routière à l'aide de limites de poids selon la capacité structurelle des chaussées et détermine ainsi des « routes pour poids lourds » et des « routes pour poids légers » (en anglais : « primary weight roads » et « secondary weight roads »). Selon les configurations de camions, le poids brut du véhicule admissible sur les routes pour poids lourds est généralement de l'ordre de 15 à 20% plus élevé que sur les routes pour poids légers. La charge utile des camions peut donc être d'environ 24 à 40% plus élevée sur les routes pour poids lourds que sur les routes pour poids légers. Nombre de régions rurales de la Saskatchewan ne sont desservies que par des routes pour poids légers, ce qui est considéré comme un désavantage concurrentiel. Les usagers de la route des secteurs industriel et agricole privilégient les itinéraires de transport les plus efficaces et économiques. Ils veulent avoir accès à davantage de régions éloignées en utilisant des poids lourds hors du réseau existant de routes pour poids lourds. Or, les contraintes financières rendent impossible de mettre toutes les routes aux normes pour les poids lourds. Le ministère de la Voirie et de l'Infrastructure (MVI) a donc travaillé avec l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan (AMRS) et a élaboré un réseau de corridors pour poids lourds empruntant les routes rurales municipales existantes. Le MVI alloue un financement annuel à l'AMRS pour cogérer le programme des corridors, appelé « Clearing the Path » (CTP) en anglais (ci-après, « Voie ouverte » [VO]), qui permet aux poids lourds de circuler sur certaines routes municipales en gravier entre deux routes provinciales pour poids lourds. Un corridor VO dans une région isolée peut être approuvé s'il dessert des installations ayant un niveau d'activité économique élevé. Les corridors VO procurent des gains d'efficacité aux expéditeurs en réduisant les distances parcourues et la consommation de carburant et en offrant des trajets plus directs vers une installation ou une agglomération. L'AMRS et le MVI coordonnent l'établissement du réseau de corridors VO selon des critères convenus d'un commun accord. Les municipalités peuvent adhérer au programme individuellement et volontairement. Le financement provincial du programme porte sur les dépenses d'immobilisations et les frais de fonctionnement et d'entretien (F et E) des municipalités rurales. Chaque municipalité peut faire une demande de financement des immobilisations pour un projet d'amélioration routière dans un corridor. L'AMRS et le MVI établissent l'ordre de priorité des demandes selon des critères objectifs établis. Une subvention uniforme des frais de F et E par kilomètre est offerte à toute municipalité dotée d'un corridor VO. Le réseau des corridors VO s'étend sur plus de 60 000 kilomètres de routes municipales.

Justification de la bonne pratique : Offrir de manière économique aux expéditeurs, grâce à la collaboration des gouvernements provinciaux et des municipalités, un accès pour les poids lourds et une réduction des coûts de transport en milieu rural, en faveur des usagers de la route des secteurs industriel et agricole.

Avantages de la bonne pratique : Les corridors VO permettent d'accroître considérablement le réseau provincial des routes pour poids lourds, et presque tous les développements sont faits en milieu rural. Ces corridors permettent aux secteurs agricole et d'exploitation des ressources en milieu rural d'accéder aux routes pour poids lourds et de réduire ainsi leurs coûts de transport. Certains corridors VO servent aussi d'itinéraires de rechange des camions, ce qui permet de ménager certaines routes avoisinantes à chaussée mince. La province ne dépense qu'une fraction de ce qu'il lui en coûte pour accroître dans la même proportion des routes provinciales pour poids lourds.

Sources et documents de référence : Carte des corridors VO dans le site Web du MVI.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Profil du Yukon

L'éloignement, la faible population, l'infrastructure limitée, les coûts d'énergie et de construction élevés, une brève saison de construction, le pergélisol, le terrain difficile et le climat encore plus difficile sont quelques-uns des plus importants obstacles aux affaires et au progrès économique au Yukon.

Heureusement, toutes les communautés du Yukon, sauf une (Old Crow), sont reliées par un réseau routier praticable en toute saison, qui facilite la mobilité de la main-d'œuvre et l'accès aux ressources, aux biens et services et aux marchés importants. Le ministère de la Voirie et des Travaux publics du Yukon exploite deux liaisons par traversier qui deviennent des routes de glace en hiver, plus presque 5 000 kilomètres de routes pavées, de routes à traitement bitumineux de surface (TBS) et de routes de gravier. Grâce à la générosité du Congrès des États-Unis, quelque 400 millions de dollars américains ont été dépensés depuis 1977 pour améliorer la route de Haines et la route de l'Alaska, dont des tronçons au Yukon qui relient la bande côtière de l'Alaska à la partie continentale de l'État. Parallèlement, le Canada a dépensé plus de 1,2 milliard de dollars canadiens pour améliorer les tronçons canadiens de la route de l'Alaska. Ce réseau routier favorise les affaires et la qualité de vie globale des Yukonnais, mais une multitude d'endroits éloignés restent inaccessibles aux touristes et aux résidents.

Le Ministère possède aussi quatre aéroports certifiés et 25 aérodromes, ce qui fait de lui le plus grand exploitant d'aéroports et d'aérodromes au pays. Trois des quatre aéroports offrent un service régulier qui les rend admissibles au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) de Transports Canada. Malheureusement, l'aéroport dont l'infrastructure se détériore et l'équipement vieillit le plus, celui de Watson Lake, n'est pas admissible à un financement du PAIA parce que des vols nolisés avec changement d'équipage ont remplacé le service régulier offert auparavant.

Le Yukon ne disposant d'aucun accès portuaire à longueur d'année, les ports de Stewart en Colombie-Britannique et de Haines et Skagway en Alaska sont pour lui des liens océaniques indispensables. Les expéditions de Yukon Zinc partent du port de Stewart vers des fonderies étrangères. Le port de Haines sert à importer du carburant dans le territoire et à relier la capitale de l'Alaska, Juneau, à la partie continentale de l'État. Le port de Skagway est celui d'où l'on expédie les minéraux du Yukon et par lequel y arrivent des milliers de touristes chaque été. Les gouvernements du Yukon et de l'Alaska ont récemment lancé une demande de propositions conjointe pour qu'un entrepreneur évalue la faisabilité de construire des lignes de transport d'électricité et de télécommunication entre le Yukon et le Sud-Est de l'Alaska.

Le Yukon compte quatorze communautés, dont Old Crow est la seule qui soit uniquement accessible par avion. Pour la première fois en dix ans, la Première Nation des Gwitchin Vuntut a construit une route d'hiver



La route de Dempster, au Yukon, la seule route praticable à l'année longue au Canada qui traverse le cercle arctique.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

de 260 kilomètres permettant d'apporter au village du matériel et des matériaux trop volumineux ou trop lourds pour y être acheminés par voie aérienne. Toutes les autres communautés du Yukon disposent d'un accès routier à longueur d'année et sont desservies par un aérodrome ou aéroport local.

Trois mines étaient en activité au Yukon au début de 2013 : la mine de cuivre et d'or Minto de Capstone Resources, la mine polymétallique Wolverine de Yukon Zinc et la mine d'argent Bellekeno d'Alexco Resources. Seule la mine Minto continue de fonctionner à sa pleine capacité. La mine Wolverine ne fonctionne qu'avec un quart de travail et la mine Bellekeno a cessé temporairement ses activités de l'automne 2013 au début de 2014. L'exploration se poursuit et nombre de projets sont dans les phases de développement ou d'obtention des permis.

Les industries, les commerces, les services d'urgence, le tourisme et les activités gouvernementales dépendent tous de routes praticables à longueur d'année et d'aéroports ou aérodromes pour accéder à des biens et services et en fournir au pays du soleil de minuit.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Yukon – Programme d’entretien des routes rurales (PERR)

Type de pratique : Programme

Description de la bonne pratique : Le PERR est conçu pour offrir aux parties intéressées un mécanisme permettant d’améliorer l’entretien de routes non industrielles. Grâce à ce programme, les Yukonnais peuvent demander que soient entretenues des routes rurales publiques qui ne sont pas entretenues actuellement et qui répondent aux critères établis dans la politique.

Le but général du PERR consiste à entretenir, lorsque des crédits ont été accordés à cette fin, les routes rurales publiques d’une manière juste, équitable et économique.

Les objectifs du PERR sont les suivants :

- assurer, dans la mesure du possible, l’entretien des routes rurales comme un des services de base financés à même l’impôt foncier;
- faire en sorte que l’entretien de toute route rurale ne soit pas subventionné dans une mesure qui serait injuste pour les autres propriétaires fonciers du Yukon;
- offrir aux propriétaires fonciers ruraux qui autrement n’auraient pas droit à un service d’entretien entièrement financé par le gouvernement un service d’entretien routier dans le cadre d’un contrat de location d’équipement de tiers, lorsque cela est opportun et faisable.



Le programme est lié au Protocole d’examen et d’approbation des modifications de parcours d’autobus scolaire du ministère de l’Éducation. Si un parent ou un groupe de parents demande une modification de parcours d’autobus scolaire pour une quelconque raison et qu’une route du parcours d’autobus proposé ne répond pas aux normes du ministère de l’Éducation, le parent ou le groupe de parents peut faire une demande au PERR pour que la route soit entretenue. Il peut même faire une demande au PERR pour que la route soit améliorée.

Justification de la bonne pratique : Le PERR a été élaboré pour tenir compte du fait qu’au fil des ans, les Yukonnais ont acquis des propriétés résidentielles, récréatives et commerciales dans l’ensemble du Yukon rural. Dans bien des cas, les propriétaires fonciers ruraux ont demandé au gouvernement ou même exigé de lui qu’il maintienne l’accès comme un des services financés à même l’impôt foncier.

Étant donné le coût élevé de construction, d’aménagement et d’entretien des routes en été comme en hiver, le gouvernement du Yukon était souvent placé devant des choix difficiles à faire quant à l’opportunité d’accroître l’entretien des routes, compte tenu des densités de circulation variables, des différentes longueurs de route, des besoins particuliers des résidents, etc. Les décisions d’accroître l’entretien des routes rurales étaient souvent arbitraires.

Finalement, le gouvernement du Yukon a élaboré le PERR pour répondre de manière juste et systématique aux demandes d’entretien routier.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Avantages de la bonne pratique : Les Yukonnais disposent dorénavant d'un processus relativement transparent, juste et systématique pour l'examen, l'acceptation et le financement de l'entretien supplémentaire des routes publiques.

Sources et documents de référence : L'adresse suivante offre davantage d'information sur le PERR et donne accès au formulaire de demande :

<http://www.hpw.gov.yk.ca/trans/maintenance/793.html>

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Yukon – Programme des routes d'accès aux ressources

Type de pratique : Politique

Description de la bonne pratique : Le gouvernement du Yukon offre un soutien financier et matériel à l'industrie pour aménager des routes d'accès aux ressources. Le programme vise d'abord à aider les entreprises d'exploitation des ressources à améliorer les routes existantes. De l'aide conditionnelle est offerte pour la construction de routes, de bandes d'atterrissage et de quais. Le programme a été conçu pour permettre le développement de l'exploration et de l'extraction des ressources, essentiel au secteur des ressources et à l'économie générale du territoire.

Le programme vise à améliorer les routes industrielles ou secondaires du Yukon, qu'elles soient actuellement entretenues ou non par le gouvernement du Yukon. Ce dernier améliore les routes industrielles secondaires selon les demandes et les avis des exploitants des ressources et de l'industrie en général. Le programme réalise les travaux à l'aide d'entrepreneurs locaux, s'il est possible, économique et raisonnable de le faire. Il

évalue aussi les projets selon de judicieux principes économiques afin de s'assurer que le Yukon en tire les plus grands avantages possibles. Le Modèle d'impact économique local administré par le ministère du Développement économique du Yukon est utilisé à cette fin.



Le programme vise aussi à répondre aux besoins des exploitants des ressources et offre des possibilités de développement économique. L'industrie minière investit présentement de manière intensive dans l'exploration, et certains de ses projets sont passés à la phase de développement, qui comporte des études de faisabilité et de la construction. L'accès routier durant cette période est important pour le développement futur. Les demandes de déneigement et d'entretien de

l'industrie peuvent sembler ne pas être importantes, mais elles peuvent être essentielles à ses activités, car les saisons de forage et de construction peuvent être relativement brèves. Si l'accès aux projets est retardé, un projet peut être reporté de toute une année, ce qui peut entraîner des coûts accrus et influencer sur la décision de le poursuivre. Le gouvernement doit donc être sensible aux besoins de l'industrie et être prêt à y répondre rapidement.

Les autorités responsables du programme sont la Direction des politiques et la Direction de l'entretien du système de transport. Le programme soutient différents travaux d'amélioration routière et des travaux liés aux ponceaux et aux ponts avec un budget annuel de 500 000 \$ par année, et ce, au moins jusqu'à l'exercice 2018-2019. Différentes instances gouvernementales travaillent ensemble pour faciliter l'accès à l'industrie d'exploitation des ressources :

- **Voirie et Travaux publics** fournit de l'aide par le biais de la planification, de la passation de marchés et de travaux d'amélioration routière;
- **Énergie, Mines et Ressources** assure la liaison entre l'industrie et le gouvernement dans la supervision des projets jusqu'à leur achèvement;
- **Développement économique** effectue des évaluations de l'impact économique pour s'assurer que les projets offrent un avantage économique net pour le Yukon.

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

Justification de la bonne pratique : Le Yukon regorge de ressources naturelles comme les minéraux, le pétrole, le gaz et les produits forestiers. Nombre de routes d'accès aux ressources ont été construites au fil du temps. Certaines sont encore entretenues en saison, tandis que d'autres ne le sont plus du tout.

Lorsque les activités d'exploration ou de mise en valeur prennent de l'ampleur, un accès à longueur d'année devient essentiel à la viabilité de tout projet d'exploitation des ressources. Le programme a été élaboré pour faciliter la construction de corridors de transport pour l'industrie d'exploitation des ressources.

Avantages de la bonne pratique : Un processus ouvert permet à toute entreprise d'exploitation des ressources de faire une demande de financement afin de résoudre des problèmes d'accès aux ressources.

Sources et documents de référence : Pour davantage d'information, aller à l'adresse suivante :
<http://www.hpw.gov.yk.ca/trans/maintenance/787.html>

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

ANNEXE B : MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL

PRÉSIDENTE DU GROUPE DE TRAVAIL :	Cathy Lynn Borbely, directrice Planification et exécution stratégique Planification stratégique et politiques Voirie et Infrastructure Saskatchewan Courriel : cathylynn.borbely@gov.sk.ca Tél. : (306) 787-4787
--	---

ENTITÉ	DÉLÉGUÉ(E)	COORDONNÉES
Saskatchewan	Susan Krznar , analyste principale, Politiques Infrastructure de transport Ministère de la Voirie et de l'Infrastructure	susan.krznar@gov.sk.ca Tél. : (306) 787-4878
Alberta	Ryan Reichl , directeur, Développement et Coordination des transports	ryan.reichl@gov.ab.ca Tél. : (780) 415-2562
	Lawrence Schmidt , analyste principal, Politiques	lawrence.schmidt@gov.ab.ca Tél. : (780) 415-1345
Manitoba	David B. Duncan , Consultant principal, Planification et Mise en valeur	david.duncan@gov.mb.ca Tél. : (204) 945-3646
Ontario	Bill Parish	bill.parish@ontario.ca Tél. : (416) 212-1917
	Derek Deazeley	derek.deazeley@ontario.ca
	Andreea Iorga Susan Ampleford	andreea.iorga@ontario.ca susan.ampleford@ontario.ca
Québec	Pierre Beaudoin , analyste en transports	pierre.beaudoin3@mtq.gouv.qc.ca Tél. : (418) 643-1772 Ext. 2313
	Claude Sirois	claudio.sirois@mtq.gouv.qc.ca
Île-du-Prince-Édouard	Robert Godfrey , conseiller en politiques Ministère des Transports et du Renouveau de l'infrastructure	rvgodfrey@gov.pe.ca Tél. : (902) 620-3799
Nouvelle-Écosse	Steve Newson , analyste en politiques	newsonst@gov.ns.ca Tél. : (902) 425-6728
Nouveau-Brunswick	Rachel Lanteigne , analyste principale, Politiques Ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick	rachel.lanteigne@gnb.ca Tél. : (506) 453-3774

Intégration des régions rurales, nordiques et éloignées aux principaux réseaux de transport

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

ENTITÉ	DÉLÉGUÉ(E)	COORDONNÉES
<i>Terre-Neuve-et-Labrador</i>	Lynn Bryant , directrice, Politiques, Planification et Évaluation Ministère des Transports et des Travaux publics Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador	lbryant@gov.nl.ca Tél. : (709) 729-5344
<i>Yukon</i>	Mark Ritchie , surintendant des aéroports	mark.ritchie@gov.yk.ca Tél. : (867) 634-2948
<i>Nunavut</i>	Art Stewart , directeur, Politiques et Planification des transports Développement économique et Transports Gouvernement du Nunavut	artstewart@gov.nu.ca Tél. : (867) 975-7826 Mobile : (867) 222-0270
<i>Territoires du Nord-Ouest</i>	Greg Cousineau Matt Fournier	greg_cousineau@gov.nt.ca Tél. : (867) 873-7560 matt.fournier@gov.nt.ca
<i>Transports Canada</i>	Patrick Gosselin , gestionnaire – conseiller principal en politiques David Ramsey Janice Festa , conseillère principale en politiques	patrick.gosselin@tc.gc.ca Tél. : (613) 998-1887 david.ramsey@tc.gc.ca janice.festa@tc.gc.ca Tél. : (613) 990-9811
<i>Secrétariat</i>	John Pearson	jpearson@comt.ca