

RAPPORT DE RECHERCHE DE L'IRÉC



Désenclavement de la Basse-Côte-Nord

Caroline Simard

NOVEMBRE 2015

Notice biographique

Chercheuse à l'IRÉC, **Caroline Simard** a complété sa scolarité de doctorat en économie à l'Université du Québec à Montréal, détient une maîtrise en économie à la même université et un baccalauréat en administration des affaires (économie appliquée) à HEC Montréal. Elle a notamment publié « Plan Nord : Pour qui développer ? » dans *Perspectives d'avenir pour le Québec – Le regard de jeunes chercheurs* en novembre 2013 aux Presses de l'Université du Québec à Montréal.

© Institut de recherche en économie contemporaine

Dépôt légal — Bibliothèque nationale du Québec, 2015

Dépôt légal — Bibliothèque nationale du Canada, 2015

IRÉC, 1030, rue Beaubien Est, bureau 103, Montréal, Québec H2S 1T4

Mandat

L'IRÉC a pour mandat d'évaluer les conditions de faisabilité de la réalisation d'une nouvelle étude portant sur l'impact de l'ajout d'un lien routier entre Kegaska et Blanc-Sablon. Partant des résultats de l'analyse avantages-coûts déjà réalisée par la firme Roche (2003), le présent rapport propose une démarche méthodologique à suivre et un cadre d'analyse à mettre en place pour évaluer les effets, sur l'ensemble de l'économie québécoise, de l'ajout d'un lien routier couvrant la Basse-Côte-Nord. Le but est de cerner les paramètres à prendre en compte et la démarche d'analyse qu'il faudra appliquer, dans une étape subséquente, à l'enquête empirique et à la collecte des données. Il s'agit donc ici de cerner les conditions de faisabilité d'une telle étude.

L'ambition d'une telle éventuelle étude est de contribuer à renouveler l'analyse économique des forces et faiblesses des structures régionales en allant au-delà des effets seulement locaux du désenclavement pour les examiner plutôt sous l'angle de la reconfiguration des circuits économiques et des logiques d'échange – en particulier avec Terre-Neuve et Labrador – que rendrait possible le prolongement du lien routier. L'hypothèse de départ est que la reconfiguration provoquerait non seulement de nouvelles retombées économiques qu'il serait important de pouvoir évaluer rigoureusement, mais encore et surtout, une redéfinition des logiques d'échanges économiques de la région avec le reste du Québec, Terre-Neuve et Labrador et, plus globalement avec le nord-est du continent.

Déterminer les impacts à court et long terme qu'une route côtière pourrait avoir sur le développement local, régional et national représente un défi important puisqu'il faut considérer les éléments de création de valeur (ou valeur ajoutée), de tourisme, d'industrie, d'emploi et de logiques d'occupation du territoire. Une évaluation exhaustive de la façon dont les méthodes actuelles parviennent à intégrer la totalité des impacts sur la société est requise. L'examen des divers scénarios économiques associés à une stratégie de désenclavement ne pourrait être mené à bien sans tenir compte des meilleurs résultats d'analyse des expériences étrangères, en particulier celles qui ont été conduites dans les régions nordiques européennes.

La relance du Plan Nord fixe, en effet, des rendez-vous très importants pour le développement du potentiel de la région. La mise en valeur de ce potentiel passe par une évaluation rigoureuse des désavantages et des avantages concurrentiels imposés par l'organisation actuelle des flux d'échange. Cette évaluation devrait mener à l'élaboration de propositions alternatives misant sur une meilleure participation de la région à la mise en valeur des ressources visées par le Plan Nord.

Par ailleurs, le scénario d'un nouvel axe routier renforçant les liens interprovinciaux, améliorant la sécurité et réduisant les temps de parcours, nous apparaît comme un facteur essentiel pour l'amélioration et l'optimisation du marché global canadien en facilitant et redéfinissant les circuits des biens et des services pour tout l'Est du Canada. Le désenclavement du transport terrestre de ces régions peut ainsi contribuer, en synergie avec d'autres mesures appropriées conduites par les gouvernements du Québec et d'Ottawa, à réduire les inégalités économiques et sociales entre ces régions et la grande région du Nord-Est du continent. La redéfinition du circuit des échanges offrirait au Québec une occasion exceptionnelle de redéfinir ses liens économiques avec Terre-Neuve et Labrador et de capter une part plus importante des retombées économiques des échanges de cette province avec le reste du continent.

Par ailleurs, rappelons que parmi les bénéfices générés par le lien routier, plusieurs ne sont pas directement transigés sur les marchés. C'est dans de tels cas que l'intervention de l'État s'avère nécessaire pour s'assurer que les potentiels se réalisent à leur optimum. Ces potentiels sont le plus souvent associés à la production d'externalités positives qui servent le bien commun, la qualité de vie et l'intérêt public. Le travail d'analyse ainsi envisagé dépasse largement les cadres d'une analyse d'impacts de l'investissement public.

Le présent rapport d'analyse vise donc à dresser les conditions de faisabilité et à définir un cadre général pour aborder rigoureusement l'analyse des conséquences économiques et des enjeux soulevés par le désenclavement de la Basse-Côte-Nord. Ce cadre constituera le préalable à la deuxième phase de l'étude qui permettra l'intégration des problématiques d'occupation du territoire et de reconfiguration du modèle de développement local et régional en tenant compte de la redéfinition des rapports économiques et des flux d'échanges entre la région et l'Est du Canada, en particulier avec Terre-Neuve et Labrador. C'est lors de la préparation de cette éventuelle deuxième phase que sera défini le plan d'enquête et de collecte et que seront abordés les aspects de l'échéancier et des budgets requis.

Table des matières

CHAPITRE 1	
La Basse-Côte-Nord : un aperçu.	1
CHAPITRE 2	
Présentation des scénarios de désenclavement	7
2.1 Le cadre d'analyse identifie différents scénarios soumis à l'examen	8
2.1.1 Scénarios de base.	8
2.1.2 Scénarios alternatifs	8
2.1.3 Autres options	8
CHAPITRE 3	
Présentation des principaux résultats	9
3.1 Des lacunes importantes	10
3.2 Méthode incrémentale partiellement appliquée.	11
3.3 Plusieurs avantages sous-estimés ou ignorés.	11
3.2 Taux d'actualisation trop élevé	12
CHAPITRE 4	
Recadrer l'analyse avantages-coûts	13
CHAPITRE 5	
Dresser une liste plus exhaustive des avantages et des coûts	15
CHAPITRE 6	
Utiliser des nouveaux outils méthodologiques	19
6.1 Revoir les taux d'actualisation.	19
6.2 Utiliser deux nouvelles techniques de mesure	20
6.2.1 Augmentation du choix de modes de transport	20
6.2.2 Fiabilité	20
CHAPITRE 7	
Ajuster les paramètres de l'analyse avantages-coûts	23
7.1 Horizon de temps de l'étude	23
7.2 Détermination du poids relatif de chacun des groupes affectés	23
7.3 Redéfinir le territoire de référence	23
Conclusion	25

Bibliographie	27
----------------------------	----

Annexe 1 Analyse des impacts reliés au prolongement de la route et de leur degré d'évaluation dans l'analyse avantages-coûts (Tableau 10.4, Roche, pp. 368-382)	29
--	----

Annexe 2 Tableau 10.3 (p. 362) Sommaire des résultats de l'analyse avantages-coûts des différents scénarios.	35
---	----

Tableaux et figures

Tableau 1 Données principales de l'ISQ pour la Basse-Côte-Nord et le Québec . . .	2
Tableau 2 Population par classe d'âge – Québec, Côte-Nord et Le-Golfe-du-Saint-Laurent.	3
Tableau 3 Nombre et taux des travailleurs de 25 à 64 ans, MRC de la Côte-Nord, 2010-2011.	4
Tableau 4 Résumé comparatif des statistiques pour les MRC de la région de la Côte-Nord.	5
Figure 1 Carte de la Basse-Côte-Nord.	7
Tableau 5 Résumé des résultats de l'étude de Roche (2003)	9
Tableau 6 Liste des avantages et des coûts à évaluer par l'IRÉC et méthodologie associée	15

La Basse-Côte-Nord : un aperçu

Le retard économique de la Basse-Côte-Nord est depuis longtemps dénoncé. Malgré la présence en son territoire d'un important bassin de ressources naturelles diversifiées, ses communautés peinent à trouver une certaine stabilité économique et souffrent de carences de développement qu'il serait possible de combler. C'est l'isolement qui dresse le plus grand nombre d'obstacles. En effet l'enclavement du territoire fait peser sur le développement des contraintes très rigides, aussi bien sur le plan économique que logistique. La mobilité des personnes comme celle des marchandises y sont à la fois réduites et fort coûteuses. La disponibilité et la qualité des infrastructures de transport et de communication constituent pourtant des conditions de développement. Elles soutiennent et rendent possible le dynamisme des communautés. Elles offrent des conditions nécessaires, même si elles ne sont pas en elles-mêmes suffisantes pour que se développe une vitalité aussi bien sociale qu'économique.

Ce n'est pas le lieu ici de brosser un portrait socio-économique complet des communautés et du sous-ensemble qu'elles forment dans la vaste région de la Côte-Nord. On citera néanmoins quelques données qui suffiront à rappeler l'état de la situation – et pour d'autres, à souligner l'urgence d'agir. Les données publiques de l'ISQ (tableau 1) ne permettent pas, à cette phase préliminaire, de comparer adéquatement la sous-région Basse-Côte-Nord (aussi dénommée Le-Golfe-du-Saint-Laurent) au reste du Québec sur l'ensemble des indicateurs clés. Quelques tableaux suffiront ici à illustrer des tendances lourdes qui laissent poindre de sérieux motifs d'inquiétudes quant à la solidité de la structure socio-économique.

En effet, le tableau 1 fait ressortir des perspectives démographiques fort contrastées pour la sous-région Basse-Côte-Nord avec une diminution anticipée de la population de 17,3 % (sur l'horizon 2036-2011) alors que les perspectives sont plutôt une hausse de 12,2 % dans l'ensemble du Québec. Cet écart révèle un grave problème de dévitalisation de ces communautés.

TABLEAU 1

Données principales de l'ISQ pour la Basse-Côte-Nord et le Québec

	Québec	Le Golfe-du Saint-Laurent
Superficie en terre ferme (2013)	1 300 866 km ²	16 771 km ²
Densité de population (2014)	6,3 hab./km ²	0,3 hab/km ²
Population totale (2014)	8 214 672 hab.	4 974 hab.
0-14 ans	1 267 451 hab.	826 hab.
15-24 ans	997 204 hab.	607 hab.
25-44 ans	2 180 881 hab.	1152 hab.
45-64 ans	2 363 217 hab.	1 548 hab.
65 ans et plus	1 405 919 hab.	841 hab.
Solde migratoire interrégional (2013-2014)		- 64 hab.
Perspectives démographiques (variation de la population 2036/2011)	17,3 %	-12,2 %
Travailleurs de 25-64 ans (2013)	n.d.	1 897
Taux de travailleurs de 25-64 ans (2013)	n.d.	69,5 %
Revenu d'emploi médian des travailleurs de 25-64 ans (2013)	n.d.	31 535 \$
Taux de faible revenu des familles	8,3 % (2012)	18,6 % (2011)
Revenu disponible par habitant (2013)	26 774 \$	23 421 \$
Valeur foncière moyenne des maisons unifamiliales (2015)	n.d.	68 734 \$

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

Avec surprise peut-être, on peut d'abord constater au tableau 2 que la sous-région ne présente pas, à première vue, une population beaucoup plus vieillissante qu'ailleurs au Québec. En effet, la proportion de la population âgée de 45-64 ans et celle de 65 ans et plus n'est pas beaucoup plus élevée que dans l'ensemble du Québec. Mais si le vieillissement n'y semble pas la caractéristique la plus lourde, c'est bien plutôt la proportion occupée par une classe d'âge névralgique pour le fonctionnement du marché du travail et le potentiel des forces productives qui affiche des résultats pré-occupants. La classe d'âge des 25-44 ans y est moins représentée que dans l'ensemble de la population québécoise. Des données supplémentaires, telles que l'espérance de vie moyenne, les taux de natalité, de formation des ménages, etc., pourraient sans doute permettre de mieux comprendre les différents aspects de cette réalité et ce que cela signifie pour les dynamiques communautaires aussi bien que pour les réalités du marché de la main-d'œuvre, etc. Qu'il suffise pour le moment de constater que la faible présence de cette classe d'âge constitue un véritable signal d'alarme. En deçà d'un certain seuil, l'érosion de cette classe d'âge concourt à compromettre la disponibilité de la main-d'œuvre et ainsi le potentiel de redressement économique.

TABLEAU 2

Population par classe d'âge – Québec, Côte-Nord et Le-Golfe-du-Saint-Laurent

Population	Québec	Côte-Nord	Le Golfe-du-Saint-Laurent
Population totale (2014)	8 214 672	94 906	4 974
0-14 ans	1 267 451	15 133	826
	15,43 %	15,95 %	16,61 %
15-24 ans	997 204	11 071	607
	12,14 %	11,67 %	12,20 %
25-44 ans	2 180 881	23 301	1 152
	26,55 %	24,55 %	23,16 %
45-64 ans	2 363 217	30 095	1 548
	28,77 %	31,71 %	31,12 %
65 ans et plus	1 405 919	15 306	841
	17,11 %	16,13 %	16,91 %

Source : Institut de la statistique du Québec, 2015, compilation IRÉC

Le bulletin statistique régional de la Côte-Nord produit par l'ISQ (2013) fait voir pour sa part que le taux des travailleurs¹(pour les 25 à 64 ans) était, en 2011, de 65,6 % en Basse-Côte-Nord, soit près de 8 points de pourcentage de moins que le taux pour l'ensemble du Québec (73,3 %).

1. Le taux des travailleurs est défini par l'ISQ comme le nombre de travailleurs divisé par la population des 25-64 ans.

TABLEAU 3
Nombre et taux des travailleurs de 25 à 64 ans,
MRC de la Côte-Nord, 2010-2011

	Nombre			Taux		
	2010 ^r	2011 ^p	Variation 2011/2010	2010 ^r	2011 ^p	Écart 2011-2010
	n		%	%		Point de %
La Haute-Côte-Nord	4 612	4 566	- 1,0	69,8	70,2	0,4
Manicouagan	13 650	13 492	- 1,2	74,1	74,5	0,4
Sept-Rivières	15 299	15 462	1,1	76,6	77,6	1,0
Caniapiscau	1 937	1 964	1,4	80,9	80,6	- 0,3
Minganie	2 714	2 768	2,0	74,9	75,8	0,9
Le Golfe-du-Saint-Laurent	1 852	1 863	0,6	63,9	65,6	1,7
Côte-Nord	40 064	40 115	0,1	74,3	75,0	0,7
Ensemble du Québec	3 241 032	3 283 171	1,3	72,8	73,3	0,5

Note : Selon le découpage territorial et la dénomination des MRC géographiques au 31 décembre 2012.

Source : Bulletin statistique régional : Côte-Nord, Édition 2013, ISQ, p. 13

Si l'on examine maintenant les données sur le revenu disponible des ménages et le taux de familles à faible revenu, le portrait ne s'améliore guère. On peut constater, en effet, que le revenu disponible des ménages par habitant est de 21 843 \$ en Basse-Côte-Nord (Le Golfe-du-St-Laurent), soit le plus faible dans la région de la Côte-Nord. Ceci correspond à une différence de 14,83 % d'avec la moyenne québécoise qui est de 25 646 \$. On peut également voir que la sous-région de la Basse-Côte-Nord compte environ deux fois plus de familles à faible revenu qu'au Québec, avec un taux de 18,9 % vs 9,3 %. Ces deux variables illustrent donc de façon très parlante le retard de développement économique de la BCN.

TABLEAU 4

Résumé comparatif des statistiques pour les MRC de la région de la Côte-Nord

	Revenu disponible des ménages par habitant		Taux de travailleurs de 25 à 64 ans	Taux de faible revenu des familles	Population au 1 ^{er} juillet		Accroissement naturel	Solde migratoire interne
	2011 ^p	Var. 11/10	2011 ^p	2010	2012 ^p	TAAM ¹ 2006-2012	2012 ^p	2011-2012 ²
	\$/hab.	%	%	%	n	pour 1000	n	n
Côte-Nord	26 789	2,4	75,0	8,5	95 647	- 1,6	299	- 306
La Haute-Côte-Nord	22 737	3,0	70,2	6,6	11 515	- 11,7	- 10	- 77
Manicouagan	25 669	1,1	74,5	7,7	32 086	- 5,9	51	- 152
Sept-Rivières	28 315	1,9	77,6	7,7	36 119	5,2	142	- 15
Caniapiscau	37 562	5,6	80,6	12,3	4 274	11,4	85	- 12
Minganie	28 186	7,1	75,8	9,0	6 462	1,5	22	87
Le Golfe-du-Saint-Laurent	21 843	2,4	65,6	18,9	5 191	- 11,2	9	- 137
Ensemble du Québec	25 646	2,6	73,3	9,3	8 054 756	9,0	27 900	...

Note : Pour la population et le solde migratoire interne, selon la dénomination et le découpage des MRC géographiques au 1^{er} juillet 2012. Pour l'accroissement naturel et le taux de travailleurs, selon le découpage des MRC géographiques au 31 décembre 2012. Pour le revenu disponible des ménages par habitant, selon le découpage des MRC géographiques au 31 décembre 2011. Pour le taux de faible revenu des familles, selon le découpage des MRC géographiques au 1^{er} août 2010.

1. Taux d'accroissement annuel moyen, calculé par rapport à la population moyenne de la période. Voir l'encadré de la page 5.

2. Année du 1^{er} juillet au 30 juin.

Source : Bulletin statistique régional : Côte-Nord, Édition 2013, ISQ, p. 38

On comprendra que l'analyse complète de la structure économique des communautés et du sous-ensemble qu'elle forme va s'imposer à toute étude visant à saisir le potentiel de restructuration des échanges que rendrait possible le désenclavement routier. Cette analyse permettrait de mieux comprendre comment peuvent être mobilisées et intégrées les dynamiques locales dans des circuits redéfinis, non pas tant par les limites de chacune, que par les possibilités de l'ensemble. Il s'agira là d'une contribution déterminante de l'étude à conduire en phase 2.

CHAPITRE 2

Présentation des scénarios de désenclavement

Aux fins du présent rapport et de la future étude à réaliser, les divers scénarios de désenclavement retenus seront les mêmes que ceux évalués par l'étude réalisée par la firme Roche déjà mentionnée. Ces scénarios se rapportent à l'ensemble de la sous-région. La carte ci-dessous illustre les modes de transport prévalant actuellement (à l'exception de la route blanche, ouverte seulement pour la saison hivernale). C'est à cette carte qu'il faut se rapporter pour mieux situer les différentes options de désenclavement qui subit un examen.

FIGURE 1
Carte de la Basse-Côte-Nord



Source : Université du Québec à Trois-Rivières, 2008

2.1 Le cadre d'analyse établit ainsi les différents scénarios soumis à l'examen

2.1.1 Scénarios de base

■ Lien routier complet entre Kegaska et Vieux-Fort sans raccordement d'Harrington Harbour à la terre ferme ayant une vitesse de base de 50 km/h, avec traitement de surface ou avec revêtement.

■ Lien routier complet entre Kegaska et Vieux-Fort avec raccordement d'Harrington Harbour à la terre ferme ayant une vitesse de base de 50 km/h, avec traitement de surface ou avec revêtement.

■ Lien routier complet entre Kegaska et Vieux-Fort sans raccordement d'Harrington Harbour à la terre ferme ayant une vitesse de base de 90 km/h, avec traitement de surface ou avec revêtement.

■ raccordement d'Harrington Harbour à la terre ferme ayant une vitesse de 50 km/h, avec traitement de surface ou avec revêtement.

2.1.2 Scénarios alternatifs

■ Construction de tronçons routiers entre certaines communautés (désenclavement partiel), avec traitement de surface ou avec revêtement :

- entre Chevery et La Tabatière et pont au-dessus de la rivière Saint-Augustin;

- entre Chevery et La Tabatière, pont au-dessus de la rivière Saint-Augustin, entre La Romaine et Kegaska, de Saint-Augustin à Rivière-St-Paul (vers Vieux-Fort).

■ Construction de tronçons routiers entre certaines communautés (avec traitement de surface ou avec revêtement) jumelés à l'établissement d'un service de liaison maritime de type « Roll on – Roll off (Ro-Ro) » c.-à-d. un navire qui dispose d'une rampe d'accès permettant le transport de véhicules.

■ Mise en place d'un service de liaison maritime de type « Ro-Ro » seulement, sans améliorations des liaisons routières.

2.1.3 Autres options

■ Modification du tracé entre Chevery et Aylmer-Sound (un tracé plus rectiligne situé plus près du littoral permettant de réduire la longueur de la route d'environ 5 km et les coûts de réalisation d'environ 5,3 à 7,3 M\$).

■ Utilisation de la route existante du Lac Robertson longue de 17 km, mais qui ne rencontre pas les normes à respecter en termes de pentes, mais qui permet d'économiser sur les travaux de déboisement et de préparation de terrain.

Présentation des principaux résultats

Le tableau ci-dessous résume les résultats de l'étude de Roche (2003) pour les différents scénarios de désenclavement. On y retrouve les coûts de construction et de réalisation associés (investissement non actualisé), les avantages actualisés et les valeurs actuelles nettes (taux d'actualisation de 10 %) tels qu'estimés en 2003.

TABLEAU 5
Résumé des résultats de l'étude de Roche (2003)

Scénarios de désenclavement	Investissement (non actualisé)	Avantages actualisés (taux d'actualisation 10 %)	VAN (taux d'actualisation 10 %)
Complet, 50 km/h, sans raccordement d'Harrington Harbour, traitement de surface	-421 360 331 \$	64 705 186 \$	-180 642 836 \$
Complet, km/h, sans raccordement d'Harrington Harbour, revêtement EB-14	-575 278 539 \$	75 367 130 \$	- 246 178 677 \$
Complet, 90 km/h, avec raccordement d'Harrington Harbour, revêtement EB-14	-604 423 082 \$	74 240 357 \$	- 269 193 516 \$
Partiel (Chevery-La Tabatière), sans « Ro-Ro » (50 km/h), traitement de surface	-98 703 097 \$	12 561 014 \$	-60 825 826 \$
Partiel (Chevery-La Tabatière), sans « Ro-Ro » (90 km/h), traitement de surface	-126 527 677 \$	12 666 396 \$	-78 601 032 \$
Partiel (Chevery-La Tabatière), avec « Ro-Ro » (50 km/h)	-118 953 097 \$	21 145 913 \$	-91 636 202 \$
Partiel (Chevery-La Tabatière), avec « Ro-Ro » (90 km/h)	-126 527 677 \$	21 219 256 \$	-112 567 010 \$
Service « Ro-Ro » seulement	-20 500 000 \$	10 158 759 \$	-32 429 324 \$

On peut constater qu'aucun des scénarios évalués ne peut être jugé acceptable du point de vue de la rentabilité économique, **sous les hypothèses utilisées.**

3.1 Des lacunes importantes

Pour appréhender la portée et la valeur analytique du rapport de Roche, il est nécessaire de passer en revue et s'interroger sur les hypothèses utilisées. **L'analyse réalisée par la firme Roche en 2003 présente en effet des lacunes qui expliquent en grande partie les conclusions rapportées.** Parmi les principales, on retrouve :

- Périmètre d'évaluation (limites géographiques ou populationnelles des impacts dont on tiendra compte) trop restreint (niveau local seulement)
- Méthode incrémentale partiellement appliquée
- Non-inclusion de plusieurs avantages
- Taux d'actualisation ne donnant pas assez de poids aux avantages futurs
- L'identification et la discussion des effets de ces lacunes constituent l'armature du cadre méthodologique renouvelé que le présent rapport vise à établir.
- Un périmètre d'analyse trop limité

Dans une analyse avantages-coûts, la délimitation du périmètre de l'étude constitue une définition clé. Cette définition fixe en effet les limites à l'intérieur desquelles seront mesurés les impacts du projet sous analyse. L'étude de Roche a posé une hypothèse forte : les auteurs ont en effet choisi de ne tenir compte des impacts du prolongement routier que pour les habitants de la Basse-Côte-Nord.

« Le territoire d'étude comprend donc l'ensemble des localités et des communautés de la Basse-Côte-Nord. Il n'y a que la localité de Kegaska qui, à l'occasion, est exclue de l'analyse. Les données concernant cette dernière sont ignorées lorsque les relations sociales et économiques sont en direction de l'ouest, c'est-à-dire vers Natashquan. »²

Un tel choix méthodologique est très lourd de conséquences. Il ne retient dans le périmètre d'analyse que des éléments restreints aux communautés enclavées si bien que les effets de réseaux (« network effects »)³ présents à l'échelle provinciale et nationale ne peuvent être pris en compte. Tout se passe alors comme si l'on disait que le prolongement routier permettrait seulement des flux d'entrée et que l'on juge négligeable ce qui pourrait 1) sortir de la Basse-Côte-Nord et 2) transiter par ce territoire.

Or, il est évident que le prolongement de la route rend possibles des échanges et des contacts qui remplissent des fonctions de desserte qui ne sont pas que locales. L'ouverture d'un lien routier rend possible une redéfinition du circuit des échanges pour l'ensemble des usagers pour lesquels un nouveau trajet ouvre de nouvelles occasions favorables. En termes économiques, cela signifie que la nouvelle infrastructure pourrait réduire les coûts de transport (en termes pécuniaires et de temps) pour l'approvisionnement du Labrador et de Terre-Neuve et mener à une redéfinition

2. ROCHE, *Étude d'opportunité pour le prolongement de la route 138 entre Kegaska et Vieux-Fort*, novembre 2003, p. 318.

3. Les effets de réseau peuvent être définis ici comme les avantages, pour les communautés enclavées, associés à l'augmentation du volume d'échanges.

des circuits d'échanges des biens et services dans tout le territoire. Dans le cas présent, ces circuits concernent l'ensemble du Canada maritime. Bref, par ce choix, plusieurs avantages sont ainsi exclus de l'analyse.

Par ailleurs, le fait de restreindre le périmètre d'analyse à la Basse-Côte-Nord est incohérent avec la prise en compte du financement de l'infrastructure au niveau provincial, voire fédéral. Ainsi, dans l'étude de Roche (2003), alors que les coûts sont considérés au niveau provincial, les avantages sont restreints aux avantages locaux. En élargissant le cadre d'analyse à un niveau provincial, voire même fédéral, une partie des investissements (coûts) se résumera à de simples transferts, ce qui réduira le coût net du projet aux fins de cette analyse avantages-coûts.

3.2 Méthode incrémentale partiellement appliquée

L'étude de Roche souffre d'une autre faiblesse méthodologique : **le scénario de référence utilisé pour comparer les divers scénarios alternatifs inclut seulement les coûts d'exploitation.** Cela revient à poser l'hypothèse implicite que ce scénario de base ne comporte pas de coûts d'investissement ou de coûts de mise à niveau. Or, les infrastructures actuelles (aéroports, ports, desserte maritime) n'impliquent pas seulement des coûts d'exploitation, elles vont également nécessiter des investissements et des coûts de mise à niveau – d'autant plus que ces infrastructures sont âgées de plus d'une dizaine d'années. Même si certaines infrastructures du scénario de base devaient être conservées malgré le prolongement routier, un **biais important est introduit en défaveur des scénarios évalués qui eux, tiennent compte de l'ensemble des coûts : investissement initial et exploitation.**

« Tout d'abord, il n'a pas été possible d'utiliser en bonne et due forme la méthode incrémentale qui consiste à comparer le scénario actuel avec chacun des scénarios futurs faute d'information sur les investissements futurs requis par chaque gouvernement (fédéral et provincial) pour maintenir le niveau de service actuel. **Par conséquent, l'ensemble des coûts de chacun des scénarios fut comparé uniquement avec les coûts d'exploitation de la situation actuelle. Il est important de souligner, cependant, que certaines infrastructures devront être conservées malgré le prolongement routier.** » (Roche 2003, p. 358)

3.3. Plusieurs avantages sous-estimés ou ignorés

La firme Roche a proposé plus d'une vingtaine d'avantages possibles découlant du prolongement routier. Ils sont listés au tableau fourni en annexe 1 (tableau 10.4, Roche pp. 368-383). Or, faute de données et de méthodes appropriées, plusieurs avantages n'ont pu être inclus dans l'étude de 2003.

« En réalité, les résultats sont en quelque sorte incomplets puisque la quasi-totalité des coûts des différents scénarios fut considérée, alors que seulement une partie des bénéfiques a pu être comptabilisée. » (Roche, 2003, p.358)

La disponibilité des données est probablement le plus grand défi que doit relever toute analyse avantages-coûts. Mais, les développements récents en matière d'économie du transport nous permettent aujourd'hui de tirer profit de données disponibles quant au transport par transbordeur (rapports annuels de « Marine Atlantic ») et des investissements dans les études de camionnage

(Enquête nationale au bord des routes — National Roadside Survey)⁴ qui sont réalisées périodiquement par Transport Canada (1991, 1995, 1999, 2005-2006). À partir de ces données nouvelles, nous serons en mesure d'inclure notamment les avantages liés à la réduction de l'incertitude dans les temps et les coûts d'approvisionnement de l'île de Terre-Neuve et de la Basse-Côte-Nord. Il en est probablement de même pour l'approvisionnement du Labrador qui, s'il n'est pas effectué via Terre-Neuve, est effectué via la route 389 / TransLabrador et qui elle, concourt régulièrement depuis sa construction au titre de route la plus dangereuse au monde.

Par ailleurs, l'examen attentif des résultats de Roche nous a permis de constater que les avantages inclus dans l'analyse avantages-coûts sont très peu élevés, en regard des coûts inclus (au moins dix fois moins élevés que les coûts inclus). Comme nous l'avons dit, alors que les coûts encourus sont portés à l'échelle québécoise, les avantages quantifiés l'ont été seulement au niveau local. **La prise en compte de nouveaux avantages et leur inclusion dans un même périmètre d'analyse que celui utilisé pour établir les coûts est susceptible de modifier fortement les résultats de l'analyse avantages-coûts.**

3.4 Taux d'actualisation trop élevé

Les valeurs actuelles nettes de l'étude de Roche ont été obtenues en utilisant un taux d'actualisation de 10 % (plus ou moins 2,5 % pour les analyses de sensibilité). Or, l'on sait que **plus le taux d'actualisation choisi est élevé, moins les impacts des avantages futurs seront grands.** Dans l'étude de Roche, les bénéfices estimés étaient très faibles. Mais, comme nous l'avons dit précédemment, plusieurs avantages n'ont pu être inclus, d'autant plus que le périmètre d'analyse était restreint. Si on pallie ces faiblesses en incluant les avantages qui doivent l'être, le choix du taux d'actualisation est crucial.

Dans le contexte actuel de faiblesse des taux d'intérêt, une mise à jour du taux d'actualisation à un niveau plus cohérent avec la situation économique actuelle est susceptible d'affecter fortement les résultats obtenus.

Par ailleurs, il faut mentionner qu'un consensus se dégage de plus en plus selon lequel un taux d'actualisation dégressif devrait être utilisé pour l'évaluation de projet afin de tenir compte du fait que les bénéfices et les coûts se situent dans des horizons de temps différents; les avantages se prolongent loin dans le futur alors que les coûts d'investissement surviennent en début de projet. « Étant données la baisse tendancielle de nos anticipations de croissance et les fortes incertitudes sur les évolutions longues de notre société, »⁵ plusieurs chercheurs recommandent actuellement d'utiliser des taux d'actualisation différents pour les flux 0-20 ans que pour les termes plus longs.

4. [<https://www.tc.gc.ca/fra/politique/aca-menu.htm>].

5. GOLLIER, 2011, p. 1.

Recadrer l'analyse avantages-coûts

L'identification de ces lacunes et de leurs effets sur l'analyse et les résultats justifie amplement la nécessité de revoir la question des impacts et des effets économiques du désenclavement de la Basse-Côte-Nord. Ce seront la tâche et l'ambition fixées pour le présent cadre méthodologique.

Il faut situer la démarche en reprenant les éléments de base d'une analyse avantages-coûts économiquement valide. Les paramètres à retenir dans le cas qui nous occupe seront donc les suivants :

a) Définir le projet à l'étude

Les scénarios déjà retenus pour l'étude de Roche seront utilisés. D'après les expériences étrangères, on aurait également pu inclure de nouveaux scénarios combinant le prolongement routier avec des projets énergétiques verts pour réaliser des économies d'échelle, mais les ressources financières et le temps requis pour évaluer la faisabilité de tels projets dépassent le cadre de cette étude.

b) Définir le périmètre d'analyse

Il faut dépasser le seul cadre local et régional et tenir compte des impacts pour l'ensemble du Canada, en portant une attention particulière aux circuits structurant les échanges du Canada maritime avec les autres régions du Canada et du nord-est du continent.

c) Définir le scénario de base (statu quo)

Il est important de connaître l'ensemble des coûts d'exploitation et les investissements nécessaires au maintien de la situation actuelle afin d'avoir un scénario de comparaison rigoureux. C'est ainsi que l'on pourra pallier la faiblesse de la méthode incrémentale partiellement appliquée de l'étude précédente.

d) Lister tous les avantages et coûts du projet

On reprend la liste de l'étude de Roche et on ajoute certains nouveaux bénéfices qui n'avaient été mentionnés que qualitativement et pour lesquels des données quantitatives sont maintenant disponibles. (Voir tableau 6 plus loin)

e) Quantifier chaque avantage et chaque coût

Les coûts et avantages quantitatifs de l'étude de Roche doivent être actualisés, et ce au taux approprié. En ce qui concerne les nouveaux bénéfices, de nouvelles méthodologies doivent être développées. Nous aurons recours à la notion de fiabilité pour tenir compte des bénéfices liés à la reconfiguration des circuits d'approvisionnement de l'est du Canada et à l'émergence de nouveaux trajets. La notion de choix du mode de transport sera également utilisée pour tenir compte du bénéfice lié à l'augmentation des choix de modes de transport.

f) Situer dans le temps ces avantages et coûts et actualiser de manière appropriée

Il faut utiliser un nouveau taux d'actualisation qui tiendra compte des récents résultats scientifiques par rapport aux critères à retenir pour le définir rigoureusement.

Dresser une liste plus exhaustive des avantages et des coûts

Lors d'une analyse avantages-coûts, après avoir défini le projet, le périmètre d'étude et le scénario de base, il faut dresser une liste la plus exhaustive possible des avantages et des coûts découlant du projet. Cette liste est fournie au tableau 6 ci-dessous. Une amélioration du réseau routier peut réduire le nombre et la sévérité des accidents, éliminer de longs délais durant les heures de pointe, ou fournir des trajets plus courts. Dans les analyses avantages-coûts des infrastructures routières, la procédure habituelle consiste à d'abord estimer les avantages en termes physiques, puis à les évaluer monétairement. En d'autres termes, l'analyste estime d'abord le nombre d'accidents évités, le temps de trajet réduit, le nombre de kilomètres véhicule réduit, avant de leur assigner des valeurs monétaires. Les avantages d'investissement en transport seront donc estimés en comparant les durées de trajet, le nombre de kilomètres parcourus et le nombre prévu d'accidents de l'alternative à l'étude vs le scénario de base.

Plusieurs de ces éléments ont été pris en compte dans l'étude Roche, notamment les économies de temps de transport, les économies de coût de transport et les effets sur les risques d'accident.

TABLEAU 6

Liste des avantages et des coûts à évaluer par l'IRÉC et méthodologie associée

Coûts	Méthodologie
Coûts initiaux d'implantation	
a) Études d'impacts environnementaux	Estimation de ROCHE à actualiser
b) Mesures d'atténuation	Estimation de ROCHE à actualiser
c) Construction de la route	Estimation de ROCHE à actualiser
Coûts d'entretien et d'exploitation	
a) Coût d'entretien des routes municipales	Estimation de ROCHE à actualiser
b) Coût d'entretien de la route	Estimation de ROCHE à actualiser
c) Coût d'entretien des structures	Estimation de ROCHE à actualiser
Coûts récupérables	
a) Récupération de subvention	Estimation de ROCHE à actualiser
b) Valeur résiduelle du navire « Les eaux scintillantes »	Estimation de ROCHE à actualiser
Avantages	Méthodologie
Réduction des coûts liés au temps d'attente et de déplacement	
Économie temps et coûts de déplacement - aérien (passagers)	Estimation de ROCHE à actualiser
Économie temps et coûts de déplacement - maritime (passagers)	Estimation de ROCHE à actualiser
Économie associée aux frais de stationnement à Natashquan	Estimation de ROCHE à actualiser

Économie coûts de transport - aérien (fret)	Estimation de ROCHE à actualiser
Économie de la subvention du programme alimentaire par poste	Estimation de ROCHE à actualiser
Économie coûts de transport - maritime (fret)	Estimation de ROCHE à actualiser
Économie temps de déplacement - maritime (fret)	Estimation de ROCHE à actualiser
Réduction des coûts liés aux accidents	
Augmentation du risque d'accidents routiers	Estimation de ROCHE à actualiser
Diminution du nombre d'accidents dans les autres modes (VTT, aérien, maritime)	À évaluer
Augmentation de la surveillance policière	Estimation de ROCHE à actualiser
Réduction du coût d'utilisation des véhicules	
Réduction du nombre de moyens de transport détenus par chaque famille	À évaluer
Bénéfices (ou désavantages) apportés par la réduction et la diminution de certains impacts environnementaux	
Réduction des émissions dues au transport aérien	À évaluer
Augmentation des émissions dues au transport routier (automobile et camionnage)	À évaluer
Impacts sociaux	
Économie dans les services sociaux	Estimation de ROCHE à actualiser
Économie dans les services d'éducation	Estimation de ROCHE à actualiser
Amélioration de la sécurité dans les communautés de la BCN	À évaluer
Développement économique	
Diminution des frais d'entreposage	Estimation de ROCHE à actualiser
Diminution des frais de poste	Estimation de ROCHE à actualiser
Trafic de passage	Estimation de ROCHE à actualiser
Industrie de l'aquaculture (mariculture)	Estimation de ROCHE à valider
Industrie du tourisme	Estimation de ROCHE à valider
Industrie des petits fruits	Estimation de ROCHE à actualiser
Exploitation forestière	Estimation de ROCHE à valider
Augmentation des revenus des pêcheurs	Estimation de ROCHE à valider
Prolongation de la saison des usines de transformation	Estimation de ROCHE à actualiser
Création/perte d'emplois en transport	Estimation de ROCHE à actualiser
Industrie des pourvoires	À évaluer
Exploration minière	À évaluer
Accessibilité aux marchés et aux employés	À évaluer
Diminution du coût de la vie	À évaluer
Valeur foncière des propriétés	À évaluer
Industrie du camionnage	À évaluer
Entrepreneurs/constructeurs	À évaluer
Transferts gouvernementaux	
Diminution des transferts gouvernementaux en matière d'éducation, de santé et due aux infrastructures de transport actuelles	À actualiser

Modification du circuit de transport (« Induced Travel »)	
- Changements dans le mode de transport	Nouvelle méthodologie
- Modification dans les échanges commerciaux interprovinciaux (« Changes in roads + Generation of new trips »)	Nouvelle méthodologie
Fiabilité (« Travel Time Reliability »)	
- Augmentation de la fiabilité dans la livraison des biens et services, entrant, sortant ou transitant par la BCN	Nouvelle méthodologie

Cependant, rappelons que l'analyse avantages-coûts économique est une méthode plus large que l'analyse financière, car celle-ci tient compte du calcul des externalités. Le rapport de Roche (2003) avait d'ailleurs présenté (tableau 10.4, pp. 368-383, que l'on retrouve à l'annexe 1), un portrait assez complet de l'ensemble de ces externalités, mais la plupart n'ont pas pu être traitées dans l'analyse. **Une revue des plus récentes méthodes d'évaluation en économie du transport et en analyse avantages-coûts nous permet de conclure qu'il serait possible d'inclure de façon quantitative certains impacts importants découlant des différents scénarios de désenclavement.**

Pour cette phase 1 de l'étude, l'élément 1.5 (choix du mode de transport) et l'élément 1.10 (fiabilité) ont particulièrement attiré notre attention. Nous justifierons ces choix à la section 6.2.

Utiliser de nouveaux outils méthodologiques

6.1 Revoir les taux d'actualisation

Comme nous l'avons évoqué plus haut, l'étude de Roche a été réalisée en 2003 avec un taux d'actualisation de 10 %. La situation économique a depuis considérablement évolué et une réévaluation de ce taux est nécessaire.⁶ Dès 2008, une étude du CIRANO insistait sur la nécessité de revoir ce taux :

« Au Canada, le Conseil du Trésor fixe le taux réel d'actualisation public à 10 % (7,6 % hors prime de risque). Ce taux reflète le coût social d'occasions favorables des investissements publics et ne correspond pas aux coûts d'emprunt du gouvernement canadien. Ce taux ne semble pas avoir fait l'objet d'une révision contrairement à la situation française et celle du Royaume-Uni et plusieurs économistes croient qu'il est trop élevé. »⁷

Le taux alors préconisé par le rapport CIRANO était de 8 % nominal et 6 % réel pour les données de 2007. Le même rapport estimait également que le taux d'actualisation « doit faire l'objet de révisions périodiques au moins tous les cinq ans. »⁸

La détermination d'un taux d'actualisation adéquat est cruciale, car de petites variations dans le taux sont susceptibles de changer les conclusions des évaluations des projets publics majeurs tels que les investissements dans les infrastructures. Le choix du taux d'actualisation doit être fait en accord avec les principes d'équité intergénérationnelle. « Un taux trop élevé conduit à une évaluation qui dévalorise trop l'avenir par rapport au présent, et devra être considérée comme court-termiste. »(Gollier, 2011, p. 1)

La phase 2 du projet d'étude sur le désenclavement de la Basse-Côte-Nord nécessitera donc une analyse rigoureuse visant à déterminer un taux d'actualisation adéquat, établi en fonction des meilleurs standards et pratiques scientifiques. En outre, à l'analyse de sensibilité standard qui prévoit généralement une reprise des calculs pour des valeurs de taux d'actualisation plus ou moins 2,0 % ou 2,5 %, nous devons ajouter l'étude des impacts d'un taux d'actualisation décroissant dans le temps, comme le recommandent plusieurs chercheurs afin de mieux prendre en compte les avantages à plus long terme (voir Arrow et coll. 2014 et Arrow et coll. 2012). L'utilisation de tels taux décroissants dans le temps se justifie par la prise en compte des particularités de l'incertitude associée aux différents paramètres de l'économie et notamment à celle sur la croissance⁹. C'est, du reste, ce que font déjà la France et le Royaume-Uni pour les évaluations de projets publics. Les États-Unis évaluent sérieusement cette possibilité.¹⁰

6. La mise à jour par l'IRÉC des estimations de coûts et avantages déjà évalués par Roche implique de ramener les montants en dollars courants de 2015. Pour ce faire, on utilisera l'indice des prix à la consommation approprié tel que le suggèrent Statistiques Canada et la Banque du Canada.

7. [<http://www.cirano.qc.ca/files/notes/2008-01f.pdf>] p.1.

8. [<http://www.cirano.qc.ca/pdf/publication/2007RP-02.pdf>]

9. Corrélation positive dans le temps, observée, des chocs sur le taux de croissance de la consommation.

10. ARROW et coll. 2014, p. 146.

6.2 Utiliser deux nouvelles techniques de mesure

L'examen attentif de la liste des avantages et coûts nous a permis d'identifier deux aspects reliés au désenclavement qui n'avaient pas été pris en compte dans l'analyse des avantages par l'étude de Roche et pour lesquels des méthodologies de calcul peuvent aujourd'hui être utilisées : l'augmentation du choix de modes de transport et l'amélioration de la fiabilité de parcours.

6.2.1 Augmentation du choix de modes de transport

Le prolongement routier, considéré comme l'ajout d'un mode de transport pour les familles et les touristes, aussi bien que pour la circulation des marchandises, procure en effet des bénéfices (amélioration des possibilités de mouvement des familles à faible revenu, génération de nouveaux trajets pour les touristes et pour le transport de marchandises) que les avancées scientifiques récentes permettent désormais de quantifier.

6.2.2 Fiabilité

La réduction des coûts de déplacement avait été estimée, dans l'étude Roche, par la mesure des temps de déplacement. Or, les coûts de déplacement ne comprennent pas seulement le temps alloué à celui-ci. Il faut considérer les coûts globaux de déplacement, qui eux comprennent : le coût du véhicule, les coûts d'usage du transbordeur et les péages, **et les coûts de retard et d'inconvénients. Dans le cas de la Basse-Côte-Nord, de même que pour Terre-Neuve et Labrador, l'incertitude dans les temps de déplacement et les inconvénients créés par les retards et reports sont particulièrement importants étant données les rudes conditions météorologiques. Le rapport de Roche énonçait d'ailleurs assez clairement l'importance de cette variable :**

« Le succès d'une entreprise dépend en grande partie de sa capacité à livrer ses produits à l'endroit et au moment voulu à un prix compétitif. Le but premier du système de transport actuel en BCN est de ravitailler les différentes communautés. Ainsi, les modes de transport en place ne sont pas adéquats pour assurer le développement et la diversification économique de la région qui dépendent largement de l'exploitation et de la transformation de ses ressources halieutiques. Il existe un très bon potentiel de marché pour les produits frais et qui ne peut être exploité en ce moment, car il est impossible d'assurer de façon certaine la qualité des produits et leur livraison au moment voulu. Les services de transport actuels sont très sujets aux intempéries (vents, brouillard, neige, etc.). Par conséquent, les déplacements doivent être prévus en conséquence et les personnes doivent se garder une marge de manœuvre. » (Roche, p. 368)

Sur le plan méthodologique, la fiabilité est définie comme le niveau de variabilité existant entre le temps de transport prévu (basé sur les temps de déplacement prévus ou les temps de déplacement moyens) et les temps de déplacement effectivement réalisés.¹¹ La fiabilité d'un système de transport permet aux usagers de faire un meilleur usage de leur temps et, le cas échéant, des moyens de transport qu'ils utilisent. La fiabilité est une variable particulièrement importante pour l'industrie du camionnage dont l'efficacité et la compétitivité reposent en grande partie sur la prévisibilité des livraisons et la limitation des modifications de coûts causées par les interruptions de parcours

11. VAN DER WARD, 2009, p. 8.

(hébergement, restauration, etc.). En aval, la non-fiabilité du réseau de transport des biens et marchandises aboutit en une augmentation de coûts pour les consommateurs.

En raison des impacts économiques de la non-fiabilité (augmentation éventuelle des coûts en aval pour les consommateurs des marchandises et biens livrés), les décideurs publics incluent de plus en plus souvent des mesures de fiabilité dans les évaluations de projets publics.

« A number of countries are moving towards incorporating travel time reliability into their benefit-cost analysis methods. The Netherlands, Sweden, and Norway appear to be the furthest along, but the United Kingdom is studying reliability as well. Both Australia and the New Zealand already include travel time reliability in benefit-cost analysis. Japan is just starting to look at methods. »¹²

Dans le travail d'analyse à réaliser, il sera possible de définir et prendre en compte des mesures de fiabilité. À partir des distributions de temps de déplacements, que l'on pourra calculer avec les statistiques de retard fournies par « Marine Atlantic », nous pourrons calculer des mesures de fiabilité et les comparer avec les temps de déplacement des différentes routes d'approvisionnement possibles.

12. VAN DER WARD, 2009, p. 8

Ajuster les paramètres de l'analyse avantages-coûts

7.1 Horizon de temps de l'étude

Le MTQ recommande généralement de porter l'évaluation des projets d'investissement sur un horizon de 30 ans, soit sur une période correspondant à peu près à la durée de vie des routes. Pour l'étude de la seconde phase, nous comparerons les résultats selon diverses hypothèses de découpage des périodes, notamment pour une étendue pouvant aller jusqu'à 50 ans. En effet, les projets de transport et leur évaluation ont beaucoup évolué dans les dernières années et plusieurs instances crédibles, européennes et canadiennes, recommandent d'allonger la période d'évaluation afin de tenir compte adéquatement des impacts qui se font sentir à plus long terme. On peut citer en particulier un rapport de la firme RiskAnalytica (2010)¹³ qui préconise un horizon de 50 ans pour l'évaluation des politiques d'infrastructures.

7.2 Détermination du poids relatif de chacun des groupes affectés

L'analyse avantages-coûts permet d'évaluer les bénéfices et les coûts encourus par diverses catégories de la population. Le découpage de ces catégories doit reposer sur des indicateurs objectifs mesurables. Cela permet, par exemple, d'inclure dans l'analyse des indicateurs différentiels portant par exemple sur les inégalités de revenus, indicateurs qui permettent alors d'inclure une dimension d'équité dans l'analyse. Dans le cas du désenclavement de la Basse-Côte-Nord, l'analyse pourrait considérer d'accorder un poids plus important aux individus et couches de la population dont les revenus se situent en deçà de la moyenne québécoise.

7.3 Redéfinir le territoire de référence

L'étude de Roche évaluait les impacts du prolongement de la route sur le seul territoire de la Basse-Côte-Nord :

« Le territoire d'étude comprend donc l'ensemble des localités et des communautés de la Basse-Côte-Nord. Il n'y a que la localité de Kegaska qui, à l'occasion, est exclue de l'analyse. Les données concernant cette dernière sont ignorées lorsque les relations sociales et économiques sont en direction de l'ouest, c'est-à-dire vers Natashquan. »¹⁴

13. STIFF, David et Paul, SMETANIN, *Public Infrastructure Underinvestment: The Risk to Canada's Economic Growth*.

14. ROCHE, 2003, *Étude d'opportunité pour le prolongement de la route 138 entre Kegaska et Vieux-Fort*, p. 318.

Un tel choix méthodologique est très lourd de conséquences, car il introduit un biais qui altère les résultats, teinte les conclusions. Il écarte de l'analyse les effets de réseaux (network effects)¹⁵ associés aux échanges avec le reste du Québec et avec les territoires voisins de Terre-Neuve et Labrador et, plus globalement avec le Canada maritime. Tout se passe alors comme si l'on disait que le prolongement routier permettrait seulement des flux d'entrée et que l'on juge négligeable ce qui pourrait 1) sortir de la Basse-Côte-Nord et 2) transiter par ce territoire.

Or, il est évident que le prolongement de la route rend possibles des échanges et des contacts qui remplissent des fonctions de desserte qui ne sont pas que locales. L'ouverture d'un lien routier rend possible une redéfinition du circuit des échanges pour l'ensemble des usagers pour lesquels un nouveau trajet définit de nouvelles opportunités. En termes économiques, cela signifie que la nouvelle infrastructure entraîne inévitablement une redéfinition des circuits d'échanges des biens et services dans tout le territoire. Elle rendra possible, ou à tout le moins, rendra plus facilement rentabilisables, des projets d'affaires dans une foule de domaines (tourisme, ressources naturelles, pêcheries et agroalimentaire, etc.) De même, elle changera les paramètres économiques du transit. Dans le cas présent, ces circuits concernent l'ensemble du Canada maritime. Il faut tenir compte de la réduction possible des coûts de transport (en termes pécuniaires et de temps) pour l'approvisionnement du Labrador et de Terre-Neuve. D'autres variables peuvent également influencer les choix de circuits (sécurité, flexibilité, etc.). C'est la combinaison de l'ensemble des variables qui concourt à redéfinir la position concurrentielle des destinations.

Comme nous l'avons évoqué plus haut, ce choix méthodologique est discutable. L'étude de la phase 2 tiendra compte d'un périmètre beaucoup plus large, non seulement sur le plan géographique, mais encore et surtout sur le plan économique. En effet, le désenclavement permettra des échanges pouvant se rapporter à de très nombreux territoires et communautés, rendant possible une très grande diversité des circuits, ce qui aura pour effet de redéfinir de bien des manières la circulation des personnes ainsi que des biens dans le Québec, dans les liaisons avec Terre-Neuve et Labrador et, plus globalement, dans l'ensemble du Canada maritime.

15. Les effets de réseau peuvent être définis ici comme les bénéfices, pour les communautés enclavées, associés à l'augmentation du volume d'échanges.

Conclusion

Une lecture critique du rapport produit par la firme Roche en 2003 nous aura permis de montrer qu'une simple mise à jour des données ne permettrait d'améliorer ni les résultats ni les perspectives. Ce ne sont pas les informations qui sont périmées, ce sont les outils utilisés, les découpages conceptuels et la compréhension même de ce que signifie, sur le plan économique, le désenclavement de la Basse-Côte-Nord qu'il faut revoir.

Les lacunes observées sont suffisamment importantes pour justifier une nouvelle étude qui tiendrait compte des améliorations scientifiques récentes et surtout, qui permettrait de mieux comprendre les effets du désenclavement sur les communautés actuellement isolées en les situant dans les transformations de la logique des échanges et des circuits économiques que l'ouverture du lien routier est susceptible de provoquer. Le recadrage méthodologique qui doit servir à un tel renouvellement de perspectives a été ici décrit dans ses grandes lignes. La faisabilité d'une telle étude ne fait pas de doute. La rigueur et la fiabilité de ses résultats dépendront cependant de la disponibilité et de la qualité des données requises pour que les outils méthodologiques puissent donner leur plein rendement. Il faudra des vérifications préalables et un plan de collecte de données qui ne pouvaient être envisagés dans les limites du présent mandat.

Une étude de l'envergure de celle dont le présent rapport esquisse les contours va requérir des ressources assez considérables et devoir s'étaler comme on peut actuellement l'estimer — sur douze à quinze mois. Le budget et le plan de travail restent à établir. À l'heure du Plan Nord et des conceptions renouvelées du développement régional, elle apporterait un éclairage inédit sur la redéfinition des enjeux. L'on peut d'ores et déjà considérer qu'une telle étude aurait un impact majeur sur la vision du potentiel et de l'avenir de toute la Côte-Nord, de ses rapports avec le Québec et le Canada atlantique.

BIBLIOGRAPHIE

ARROW K., M.L. CROOPER, C. GOLLIER, B. GROOM, G.M. HEAL, R.G. NEWELL, W.D. NORDHAUS, R.S. PINDYCK, W.A. PIZER, P.R. PORTNEY, T. STERNER, R.S.J. TOL et M.L. WEITZMAN, 2014, « Should Government Use a Declining Discount Rate in Project Analysis? », *Review of Environmental Economics and Policy*, volume 8, issue 2, summer 2014, pp. 145-163

ARROW K., M.L. CROOPER, C. GOLLIER, B. GROOM, G.M. HEAL, R.G. NEWELL, W.D. NORDHAUS, R.S. PINDYCK, W.A. PIZER, P.R. PORTNEY, T. STERNER, R.S.J. TOL et M.L. WEITZMAN, 2012, *How Should Benefits and Costs Be Discounted in an Intergenerational Context?* The view of an Expert Panel, Discussion Paper, Resources for the Future, RFF DP 12-53, 34 p. [<http://www.rff.org/files/sharepoint/WorkImages/Download/RFF-DP-12-53.pdf>] (consulté le 24 novembre 2015).

GOLLIER C., 2011, « Actualisation et développement durable : En faisons-nous assez pour les générations futures? », *Annales d'économie et de statistiques*, hors série, no 1, 2012 volume 1, Toulouse School of Economics, 29 p. [<http://www.tse-fr.eu/sites/default/files/medias/doc/by/gollier/Annales%20en%20faisons-nous%20assez.pdf>] (consulté le 24 novembre 2015).

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, 2013, *Bulletin statistique régional : Côte-Nord*, 40 p.

MONTMARQUETTE C. et I. SCOTT, 2007, *Taux d'actualisation pour l'évaluation des investissements publics au Québec*, Rapport de projet, CIRANO, 2007RP-02, 30 p. [<http://www.cirano.qc.ca/pdf/publication/2007RP-02.pdf>] (consulté le 24 novembre 2015).

MONTMARQUETTE, C., 2008, *Le taux social d'actualisation*, Note, CIRANO, 1 p. [<http://www.cirano.qc.ca/files/notes/2008-01f.pdf>] (consulté le 24 novembre 2015)

ROCHE, 2003, *Étude d'opportunité pour le prolongement de la route 138 entre Kegaska et Vieux-Fort*, Rapport final, 398 p.

STIFF, D. et P. SMETANIN, 2010, *Public Infrastructure Underinvestment : The Risk to Canada's Economic Growth*, RiskAnalytica, 49 p. [http://www.acec.ca/files/advocacy/vi/Public%20Infrastructure%20Underinvestment%20-%20The%20Risk%20to%20Canada%E2%80%99s%20Economic%20Growth_2010.pdf] (consulté le 24 novembre 2015).

VAN DER WAARD, Jan, 2009, *Role of reliability in policy, system planning and investment decisions*, Rijkswaterstaat Centre for Transport and Navigation, présentation lors de l'International Meeting on Value of Travel Time Reliability and Cost-Benefit Analysis, Vancouver, British Columbia, October 15, 2009, 20 p. [<http://www.internationaltransportforum.org/Proceedings/reliability/1-Waard.pdf>] (consulté le 24 novembre 2015).

Annexe 1

Analyse des impacts reliés au prolongement de la route et de leur degré d'évaluation dans l'analyse avantages-coûts (Tableau 10.4, Roche, pp. 368-382)

Note : Le tableau ci-dessous inclut seulement les commentaires pertinents pour le présent rapport. Pour les autres commentaires, veuillez vous référer au rapport final de Roche (2003) pp. 368-382.

Description	Types d'impacts			Degré d'évaluation			Commentaires
	P	N	I	C	P	A	
1. TRANSPORT							
1.1 Construction de la route	X				X		
1.2 Entretien de la route	X			X			
1.3 Frais d'entretien des services de transport actuels	X				X		
1.4 Autres services de transport							
1.5 Choix du mode de transport	X					X	<p>Il est difficile d'attribuer une valeur au choix du mode de transport. Or, un plus grand choix permet aux familles/personnes de choisir le mode qui leur convient le mieux, et ce, en fonction du temps et du budget disponible. La route améliorerait la possibilité de mouvement d'une famille ou de personnes à faible revenu et permettrait un accès à moindre coût aux touristes (surtout lorsqu'ils sont plusieurs dans un même véhicule).</p> <p>La route procurera une plus grande liberté de déplacement. Ce fut d'ailleurs le principal effet mentionné à la suite du prolongement routier jusqu'à Natashquan. De plus, elle permettra une circulation 12 mois par année.</p>
1.6 Coût de transport - passagers	X				X		
1.7 Coût de transport – fret	X				X		
1.8 Temps de déplacement selon transport maritime	X				X		
1.9 Temps de déplacement selon transport aérien	X	X			X		
1.10 Fiabilité	X					X	<p>Le succès d'une entreprise dépend en grande partie de sa capacité à livrer ses produits à l'endroit et au moment voulu à un prix compétitif. Le but premier du système de transport actuel en BCN est de ravitailler les différentes communautés. Ainsi, les modes de transport en place ne sont pas adéquats pour assurer le développement et la diversification économique de la région qui dépendent largement de l'exploitation et de la transformation de ses ressources halieutiques. Il existe un très bon potentiel de marché pour les produits frais et qui ne peut être exploité en ce moment, car il est impossible d'assurer de façon certaine la qualité des produits et leur livraison au moment voulu.</p> <p>Les services de transport actuels sont particulièrement vulnérables aux intempéries (vents, brouillard, neige, etc.). Par conséquent, les déplacements doivent être prévus en conséquence et les personnes doivent se garder une marge de manœuvre.</p>
1.11 Sécurité			X		X		<p>Le transport routier est celui qui enregistre le taux d'accidents le plus élevé. Par conséquent, la construction d'une nouvelle route implique nécessairement une augmentation du nombre d'accidents pour ce mode de transport. Cette augmentation a donc été estimée dans le cadre de l'analyse avantages-coûts. Par contre, puisqu'il n'existe pas de statistiques exactes sur le nombre d'accidents actuels résultant de l'utilisation d'autres modes de transport (véhicules hors route, transport aérien, maritime [embarcations] et même terrestre), il est difficile d'estimer s'il y aura un accroissement réel du nombre d'accidents. Le manque d'exactitude des données statistiques doit ici être souligné puisque seulement une portion des accidents est enregistrée en BCN, car les véhicules sont bien souvent non immatriculés. La Sûreté du Québec est localisée à Blanc-Sablon et son nombre d'agents (4) ne peut assurer un contrôle sur l'ensemble du territoire, notamment à cause de l'isolation des communautés entre elles. Également, il est difficile d'estimer le niveau de trafic futur faute de statistique sur la situation actuelle.</p>
1.12 Niveau de trafic	X				X		<p>Le prolongement de la route aura un effet bénéfique sur le mouvement de personnes et de marchandises. Les personnes de la BCN pourront se déplacer à leur gré, à un moindre coût. L'étude sur les impacts du prolongement routier jusqu'à Natashquan a démontré un accroissement substantiel du nombre de déplacements suite au désenclavement. En BCN, l'augmentation du nombre de déplacements à l'extérieur de la région sera sans doute plus modérée compte tenu des distances élevées et du temps de déplacement requis. Par contre, il est possible qu'une partie de la population du Labrador, c'est-à-dire de l'Anse-au-Clair à Cartwright, emprunte cette nouvelle route plutôt que la Trans Labrador pour leurs déplacements vers le Québec, l'Ontario et les autres provinces de l'Ouest. Il en va de même pour les touristes en provenance de ces régions et dont la destination est le Labrador.</p> <p>Le cas de Natashquan a clairement démontré que, malgré la présence du transport maritime après le désenclavement, la quasi-totalité du fret (biens de consommation, poissons, etc.) transite désormais par la route. En ce moment, les commerçants du Labrador font venir leurs marchandises de Terre-Neuve. Toutefois, ils prévoient que la situation changera avec le prolongement de la 138, car il serait plus avantageux pour eux de transporter leur fret grâce à cette route plutôt que par la Trans Labrador. Il en va de même pour l'approvisionnement de plusieurs localités de Terre-Neuve. Le temps de déplacement et les frais de déplacement via la 138 seront dans la plupart des cas nettement inférieurs.</p>
1.13 Coût d'utilisation	X					X	<p>Afin de combler leurs besoins personnels en transport, la population de la BCN a recours à plusieurs modes de transport. Il n'est donc pas rare pour une famille de posséder une automobile usagée dans le village, une automobile neuve à Natashquan, 2-3 motoneiges, 1-2 mototaques, 1-2 embarcations. Le prolongement de la route diminuera la nécessité de posséder tous ces types de véhicules, diminuant ainsi leur coût d'utilisation.</p>

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE						
2.1 Tourisme	X				X	<p>La BCN est une région à découvrir. Elle possède de nombreux attraits naturels très recherchés par les touristes d'aujourd'hui (vaste territoire presque intouché, nombreux sites archéologiques, plusieurs rivières à saumon, etc.) et pour la pratique d'activités de plein air (kayak de mer, rafting, motoneige, etc.) La situation actuelle limite les déplacements des touristes vers et sur le territoire (coûts de déplacement élevés, localités isolées entre elles, etc.). Or, les statistiques démontrent que la majorité des touristes québécois optent pour l'automobile comme mode de transport. Par ailleurs, ceux-ci souhaitent rarement repasser par la même route au retour qu'à l'aller. Ils optent plutôt pour les destinations qui leur offrent un circuit. Le désenclavement du territoire de la BCN permettra aux touristes de choisir entre deux circuits, car ceux-ci pourront revenir par Terre-Neuve et les Maritimes ou encore le Labrador lorsque la Trans Labrador sera complétée.</p> <p>La région de Natashquan a connu une augmentation substantielle de son nombre de touristes à la suite du désenclavement routier. Ce nombre a plus que décollé. Il en va de même pour plusieurs autres régions nouvellement désenclavées qui ont vu leur nombre de touristes augmenter (par exemple au Labrador). Bref, plusieurs touristes sont à la recherche de nouvelles régions à découvrir. Toutefois, il n'a pas été possible d'évaluer avec certitude le nombre de touristes éventuels. Seuls les touristes se rendant présentement jusqu'à Natashquan ainsi que ceux voyageant sur le Nordik Express et une partie de ceux allant au Labrador ont été considérés.</p> <p>Le potentiel associé au nombre de touristes du Labrador n'a pas été complètement stabilisé, car ceux-ci peuvent déjà accéder à une partie du territoire. Par contre, le prolongement routier pourrait inciter plusieurs à vouloir visiter le nouveau territoire désenclavé. L'augmentation du nombre de visiteurs procure à son tour des avantages et permet d'accroître la faisabilité et la rentabilité potentielle de nouveaux projets de développement associés à ce secteur d'activités.</p>
2.2 Pourvoiries	X				X	<p>La BCN possède 22 rivières à saumon. Sa région voisine, c'est-à-dire le Labrador (secteur qui sera désenclavé), en possède 19. Le désenclavement ferait de la région une destination très intéressante pour les adeptes de la pêche récréative. Ce secteur est actuellement destiné au marché haut de gamme à cause des frais de transport qui sont souvent plus élevés que les frais de séjour. Le prolongement de la route rendrait ce type d'activité plus accessible et permettrait de diversifier la clientèle. C'est d'ailleurs un des secteurs qui connaît une croissance dans l'est de la Minganie à la suite de l'ouverture de la route. Or, une augmentation des activités dans ce domaine pourrait générer de l'emploi supplémentaire ou encore des périodes d'emploi plus longues, ce qui diminuerait la période de dépendance envers les programmes sociaux. De plus, une augmentation du nombre d'emplois dans ce domaine diminuerait le taux de migration temporaire puisqu'un nombre non négligeable de résidents travaillent chaque année à l'extérieur de la région dans ce domaine d'activité. Une diminution de la migration aurait nécessairement des effets sociaux bénéfiques.</p>
2.3 Forestier	X				X	<p>Bien que le potentiel forestier en BCN soit limité, celle-ci possède néanmoins en forêt qui, à bien des endroits, est rendue à maturité. L'exploitation de celle-ci permettra non seulement à la forêt de se régénérer, mais contribuera également à diversifier l'économie régionale et à augmenter le nombre d'emplois disponibles en région. La littérature indique que plusieurs routes secondaires (dont les routes forestières) viennent se greffer au réseau principal à la suite du développement de celui-ci. Un projet forestier est présentement au stade de négociation dans le secteur de Saint-Augustin. Le bois récolté dans le cadre de ce projet reçoit une dérogation spéciale du gouvernement puisqu'il sera transporté à Terre-Neuve pour une deuxième transformation. La raison de cette dérogation est directement reliée à la situation d'enclavement de Saint-Augustin. Le prolongement de la route permettrait de transformer cette ressource au Québec et ainsi contribuer à l'économie de la province. Le bois de cette région pourrait même éventuellement alimenter une scierie à Natashquan, ce qui est impensable sans prolongement routier.</p> <p>Le coût des matériaux de construction est relativement élevé en BCN. Par conséquent, plusieurs scieries locales/régionales ont vu le jour. Bien que celles-ci connaissent un certain succès, la période d'exploitation, c'est-à-dire la période où elles peuvent livrer leurs produits dans les localités avoisinantes à un coût raisonnable (période hivernale), est relativement courte. La profitabilité s'en trouve donc grandement affectée, ce qui a obligé plusieurs scieries à fermer leur porte. Le désenclavement routier permettrait un regain de cette activité. Il en va de même pour les entreprises de bois et de chauffage.</p>
2.4 Minier	X				X	<p>Il est impossible de savoir à l'avance le potentiel minier de la région. Les quelques recherches effectuées démontrent des indices intéressants. En 2002, une entreprise de Calgary (Marine Resources) a effectué des travaux d'exploration dans le secteur entre Blanc-Sablon et Saint-Augustin. Les résultats de cette exploration furent à un tel point intéressant que l'entreprise prévoit poursuivre ses travaux d'exploration sur le territoire au cours de 2003. De plus, elle s'est prévalu de 168 claims pour assurer son acquis sur le territoire.</p> <p>Les découvertes minières sont souvent faites au hasard. Le prolongement de la route permettrait de découvrir un territoire jusqu'à présent inexploité et méconnu même par différents ministères. Enfin, il est important de souligner que le transport maritime demeure le meilleur mode de transport pour les extraits miniers.</p>
2.5 Tourbe			X		X	<p>Bien qu'il existe des tourbières en BCN, il n'est pas certain qu'il sera possible d'exploiter cette ressource avec une route. La localisation des tourbières par rapport à la nouvelle route et les frais de transport vers les principaux marchés de destination seront décisifs.</p>
2.6 Mariculture/Aquaculture	X				X	<p>Le secteur de l'aquaculture est classé au premier rang des priorités du MAPAQ. De par sa côte dentelée et ses abris naturels, la BCN possède un potentiel important pour l'aquaculture et plus particulièrement pour la mariculture. Plusieurs entreprises y ont d'ailleurs fait leurs preuves puisque le gouvernement y recense une des entreprises les plus avancées de la province dans le domaine. Or, ces entreprises ne sont pas à l'abri des contraintes associées au système de transport. Il est présentement impossible pour elles de sortir leur ressource du territoire, pas seulement pour des raisons de coûts, mais également pour des questions de fiabilité (qualité et période de livraison). Les produits de la mariculture sont surtout vendus frais (vivants). Or, il est impossible d'exploiter ce créneau en ce moment.</p> <p>Les quelques entreprises en place vendent moins de 10 % de leur capacité de production. Or la capacité actuelle ne représente qu'une infime partie du potentiel de la région dans ce domaine. Seule l'exploitation de la capacité existante fut comptabilisée dans l'analyse avantages-coûts.</p>

2.7 Pêche et usines de transformation	X				X	<p>Le moratoire sur la pêche du poisson de fonds a énormément affecté la région qui s'est tournée vers la pêche d'autres espèces (surtout le crabe et le homard) pour assurer sa survie. Or, depuis quelques années, les stocks de ces espèces sont en diminution, ce qui pousse plusieurs pêcheurs à délaisser ce secteur d'activité. Dans ces cas, les permis et quotas sont souvent vendus à l'extérieur du territoire, diminuant ainsi les quantités manutentionnées dans les usines de transformation. Également, les pêcheurs de crabe et de homard en BCN reçoivent entre 0,15 \$-0,25 \$ la livre en moins pour leurs prises qu'à Natashquan. La principale raison pour ceci est attribuable au transport maritime complémentaire qui est mis en place pour collecter les captures et les acheminer vers les principaux marchés une fois transformées (comptabilisé).</p> <p>La prise et la transformation des espèces dites sous-exploitées sont présentement envisagées pour pallier à la baisse des stocks. Ceci permettrait non seulement de prolonger la saison de pêche et, en occurrence, la saison d'opération des usines de transformation, mais également de couvrir une partie des coûts fixes défrayés par les pêcheurs. Cependant, le développement de ce créneau présente plusieurs obstacles, dont celui du prix de pénétration sur le marché (nouveau marché) qui doit être supérieur au prix d'achat, de transformation du produit et aux frais de transport. Ceux-ci sont non-négligeables puisqu'il faut dans un premier temps transporter la marchandise aux usines et, par la suite, vers les marchés de destination.</p> <p>Ces contraintes poussent plusieurs pêcheurs à ne pas se lancer dans ce nouveau créneau, ce qui entraîne un nouveau problème relié à un volume insuffisant pour justifier la transformation de ces espèces. En 2002, une usine a ouvert ses portes en BCN pour développer ce créneau d'activité. Elle s'approvisionne des produits de pêcheurs qui sont reliés par la route, c'est-à-dire le secteur « est » et le Labrador. L'opérateur de l'usine souligne qu'il serait impensable de développer ce nouveau créneau sans un lien routier. Ceci n'empêche pas qu'il songe déjà à délaissé la transformation de certaines espèces s'il ne reçoit pas une subvention pour couvrir une partie des frais de transport.</p> <p>Dans ce contexte, seuls les salaires reliés à la prolongation de la saison d'opération d'une usine de transformation dans le secteur « ouest » ont été considérés dans la présente analyse. Cette prolongation est basée sur le nombre d'employés et la période d'exploitation de la nouvelle usine, en fonction d'une seule usine année de référence. Les revenus supplémentaires des pêcheurs n'ont pas été pris en considération. Il en va de même pour la subvention de transport requise au développement de ce nouveau marché.</p>
2.8 Petits fruits	X				X	<p>L'exploitation et la commercialisation des petits fruits sur la Côte-Nord et plus particulièrement en BCN, n'est qu'à ses débuts. Un programme de recherche, mené par le Centre de recherche Les Buissons, a permis d'évaluer le potentiel d'exploitation de la chicoutai pour une partie du territoire. Présentement, le principal client de la chicoutai est la Maison des Futailles (SAAQ). Le principal fournisseur de ce produit est localisé à Blanc-Sablon et l'accès au territoire et aux récoltes des autres localités limite sa capacité à pouvoir répondre à la demande.</p> <p>Le développement de l'industrie des petits fruits est une des principales solutions de rechange envisagées pour diversifier l'économie de la région. Des démarches seront effectuées dans un avenir prochain pour analyser les différentes possibilités de transformation (confiture, sirop, beurre, produits nutraceutiques, etc.) et exportation du produit. Si ces démarches s'avèrent concluantes, l'accès au territoire de récolte deviendra encore davantage une priorité.</p>
2.9 Accessibilité aux marchés et aux employés	X				X	<p>Le prolongement de la route permettrait aux produits régionaux d'accéder à de nouveaux marchés et à une plus grande masse de consommateurs. Par ailleurs, les entreprises locales auraient également accès à un plus grand nombre d'employés. Les usines de transformation de Harrington Harbour et de La Tabatière doivent parfois avoir recours à des employés de l'extérieur (Sept-Îles) pour combler leurs besoins de personnel temporaire. Or, le prolongement routier permettrait à ces entreprises de recruter dans les localités avoisinantes. De plus, les nouveaux créneaux de développement envisagés pour la BCN (mariculture, espèces sous-exploitées, petits fruits, etc.) nécessitent des consultations professionnelles qui sont parfois coûteuses. Le prolongement de la route permettrait à plusieurs entreprises dans un même secteur d'activité de se partager les services d'un professionnel (par exemple un biologiste).</p>
2.10 Nouvelles idées de développement	X				X	<p>Le prolongement de la route permettrait à la population de voyager plus souvent. Ainsi, elle sera plus en mesure d'observer ce qui se fait ailleurs et d'adapter, transposer ou y puiser de nouvelles idées de développement.</p>

2.13 Entrepreneur/contracteur	X					X	
2.14 Industrie de camionnage	X					X	
2.15 Services gouvernementaux		X				X	
2.16 Partage de services/infrastructures	X					X	
2.17 Travaux d'infrastructures	X					X	
2.18 Consolidation et rationalisation des services éducatifs et de santé	X				X		
2.19 Travaux d'entretien et de développement des services publics	X				X		
2.20 Coût de la vie	X					X	
2.21 Valeur foncière des propriétés	X					X	Une meilleure accessibilité au territoire augmente de façon générale la valeur des propriétés. Ce fut d'ailleurs la situation dans l'est de la Minganie à la suite de son désenclavement.
IMPACTS SOCIO-COMMUNAUTAIRES							
3.1 Interactions communautaires	X					X	Une liaison routière entre les différentes communautés permettrait d'améliorer les interactions communautaires. En ce moment, il est possible de noter une augmentation des activités socioculturelles et sportives pendant la saison hivernale où la route blanche permet une circulation sur le territoire. Les liens familiaux seraient également bonifiés, car les personnes pourront visiter plus fréquemment leurs familles qui habitent dans la localité avoisinante. La visite de proches dans les centres de soins longue durée sera également possible, etc.
3.2 Santé et services sociaux	X					X	
3.3 Services éducatifs	X					X	
3.4 Migration temporaire, permanente et exode	X					X	
3.5 Survie de certaines localités	X					X	
3.6 Partage d'infrastructures récréatives et de loisirs	X					X	
3.7 Disponibilité de certaines infrastructures	X					X	
3.8 Sécurité (individuelle et publique)	X					X	
IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX							
4.1 Construction et entretien		X			X		
4.2 Émissions atmosphériques		X				X	
4.3 Braconnage		X				X	
4.4 Accidents		X				X	
4.5 Recyclage	X					X	
TRÉSORERIE (GOUVERNEMENT)*							
5.1 Coût de la construction de la route		X		X			Il s'agit d'un investissement majeur pour le gouvernement. Par contre, une partie de cet investissement pourra être récupérée à même les investissements futurs requis pour maintenir le niveau de service actuel pour les 30 prochaines années, soit la durée du projet (partiellement comptabilisé). Par ailleurs, il est dans l'intérêt du gouvernement d'encourager la compétition entre les différents modes de transport afin d'éliminer ou de diminuer les subventions liées au transport.
5.2 Frais d'entretien et de gestion du système de transport	X				X		
5.3 Dépendance économique de la région	X					X	
5.4 Immatriculation, assurances et taxes de vente	X					X	
5.5 Taxes sur le carburant	X					X	
5.6 Adéquation entre les différents programmes gouvernementaux	X					X	
5.7 Services publics essentiels	X					X	
5.8 Terres publiques	X					X	Le prolongement de la route permettrait d'exploiter (vendre) les terres publiques de l'arrière-pays de la Basse-Côte-Nord.

* Ces éléments sont seulement fournis à titre indicatif, car dans certains cas, ils ont été considérés sous d'autres rubriques et dans d'autres, il s'agit simplement de transferts.

Légende

Type d'impacts : P = Positif;

N = Négatif;

I = Indéterminé

Degré d'évaluation : C = Complètement;

P = Partiellement;

A = Aucunement (effet non comptabilisé, faute d'information ou encore, effet intangible)

Annexe 2

Tableau 10.3 (p. 362) Sommaire des résultats de l'analyse avantages-coûts des différents scénarios

Scénario	Investissement (non actualisé)	Investissement futur	Exploitation (non actualisé)	Résultats nets (VAN)	Avantages actualisés	Coûts actualisés	Ratio A/C
Taux d'actualisation : 7,5 %							
Scénario de référence							
Scénario de base (statu quo)	Inconnu*	Inconnu*	8 312 949 \$	Indéterminé	Indéterminé	Indéterminé	Indéterminé
Désenclavement complet							
Désenclavement complet – 50 km (traitement de surface [option 1])	421 360 331 \$	20 442 800 \$	9 073 290 \$	-184 620 465 \$	91 873 126 \$	276 493 592 \$	0,33
Désenclavement complet – 90 km (revêtement EB-14 [option 2])	575 278 539 \$	37 996 930 \$	9 073 290 \$	-253 117 005 \$	107 488 961 \$	360 605 966 \$	0,30
Désenclavement complet – 90 km (incluant Harrington Harbour) (EB-14)	604 423 082 \$	39 104 930 \$	8 997 540 \$	-276 964 382 \$	106 690 705 \$	383 655 087 \$	0,28
Désenclavement partiel – Chevery/La Tabatière							
Désenclavement partiel – Chevery/La Tabatière – 50 km (trait. surface)	98 703 097 \$	4 136 251 \$	9 431 249 \$	-62 394 325 \$	16 644 504 \$	79 038 829 \$	0,21
Désenclavement partiel – Chevery/La Tabatière – 90 km (trait. surface)	126 527 677 \$	4 136 251 \$	9 431 249 \$	-80 873 495 \$	16 785 032 \$	97 658 527 \$	0,17
Lien maritime et désenclavement partiel							
Lien maritime rapide et désenclavement partiel – 50 km (Chev./La Tab.)	118 953 097 \$	4 136 251 \$	11 972 029 \$	-97 362 284 \$	27 414 723 \$	124 777 007 \$	0,22
Lien maritime rapide et désenclavement partiel – 90 km (Chev./La Tab.)	126 527 677 \$	4 136 251 \$	11 972 029 \$	-119 307 190 \$	27 511 108 \$	146 818 298 \$	0,19
Lien maritime rapide – Natashquan/Blanc-Sablon	20 500 000 \$		10 853 729 \$	-35 972 870 \$	13 104 495 \$	49 077 365 \$	0,27
Taux d'actualisation : 10 %							
Scénario de référence							
Scénario de base (statu quo)	Inconnu*	Inconnu*	8 312 949 \$	Indéterminé	Indéterminé	Indéterminé	Indéterminé
Désenclavement complet							
Désenclavement complet – 50 km (traitement de surface [option 1])	421 360 331 \$	20 442 800 \$	9 073 290 \$	-180 642 836 \$	64 705 186 \$	245 348 022 \$	0,26

Désenclavement complet – 90 km (revêtement EB-14 [option 2])	575 278 539 \$	37 996 930 \$	9 073 290 \$	- 246 178 677 \$	75 367 130 \$	321 545 807 \$	0,23
Désenclavement complet – 90 km (incluant Harrington Harbour) (EB-14)	604 423 082 \$	39 104 930 \$	8 997 540 \$	- 269 193 516 \$	74 240 357 \$	343 433 873 \$	0,22
Désenclavement partiel – Chevery/La Tabatière							
Désenclavement partiel – Chevery/La Tabatière – 50 km (trait. surface)	98 703 097 \$	4 136 251 \$	9 431 249 \$	-60 825 826 \$	12 561 014 \$	73 386 839 \$	0,17
Désenclavement partiel – Chevery/La Tabatière – 90 km (trait. surface)	126 527 677 \$	4 136 251 \$	9 431 249 \$	-78 601 032 \$	12 666 396 \$	91 267 428 \$	0,14
Lien maritime et désenclavement partiel							
Lien maritime rapide et désenclavement partiel – 50 km (Chev./La Tab.)	118 953 097 \$	4 136 251 \$	11 972 029 \$	-91 636 202 \$	21 145 913 \$	112 782 115 \$	0,19
Lien maritime rapide et désenclavement partiel – 90 km (Chev./La Tab.)	126 527 677 \$	4 136 251 \$	11 972 029 \$	-112 567 010 \$	21 219 256 \$	133 786 266 \$	0,16
Lien maritime rapide – Natashquan/Blanc-Sablon	20 500 000 \$		10 853 729 \$	-3 242 934 \$	10 158 759 \$	42 588 083 \$	0,24
Taux d'actualisation : 12,5 %							
Scénario de référence							
Scénario de base (statu quo)	Inconnu*	Inconnu*	8 312 949 \$	Indéterminé	Indéterminé	Indéterminé	Indéterminé
Désenclavement complet							
Désenclavement complet – 50 km (traitement de surface [option 1])	421 360 331 \$	20 442 800 \$	9 073 290 \$	-172 454 339 \$	46 865 304 \$	219 319 642 \$	0,21
Désenclavement complet – 90 km (revêtement EB-14 [option 2])	575 278 539 \$	37 996 930 \$	9 073 290 \$	-234 016 524 \$	54 321 175 \$	288 337 699 \$	0,19
Désenclavement complet – 90 km (incluant Harrington Harbour) (EB-14)	604 423 082 \$	39 104 930 \$	8 997 540 \$	-256 142 650 \$	53 052 693 \$	309 195 343 \$	0,17
Désenclavement partiel – Chevery/La Tabatière							
Désenclavement partiel – Chevery/La Tabatière – 50 km (trait. surface)	98 703 097 \$	4 136 251 \$	9 431 249 \$	-58 891 953 \$	9 760 767 \$	68 652 720 \$	0,14
Désenclavement partiel – Chevery/La Tabatière – 90 km (trait. surface)	126 527 677 \$	4 136 251 \$	9 431 249 \$	-75 951 209 \$	9 842 193 \$	85 793 403 \$	0,11
Lien maritime et désenclavement partiel							
Lien maritime rapide et désenclavement partiel – 50 km (Chev./La Tab.)	118 953 097 \$	4 136 251 \$	11 972 029 \$	-86 730 164 \$	16 820 985 \$	103 551 149 \$	0,16
Lien maritime rapide et désenclavement partiel – 90 km (Chev./La Tab.)	126 527 677 \$	4 136 251 \$	11 972 029 \$	- 106 728 106 \$	16 878 483 \$	123 606 589 \$	0,14
Lien maritime rapide – Natashquan/Blanc-Sablon	20 500 000 \$	-\$	10 853 729 \$	-29 809 322 \$	8 145 560 \$	37 954 882 \$	0,21