

PROJETS D'INFRASTRUCTURE EXISTANTS ET À VENIR : COMPATIBILITÉ POTENTIELLE AVEC LE CORRIDOR NORDIQUE CANADIEN

Alaz Munzur

RÉSUMÉ

Pour une planification rigoureuse d'un corridor multimodal à l'échelle nationale, il faut identifier les besoins actuels et à venir en matière d'infrastructure, en plus d'examiner les possibilités de mise en commun des infrastructures linéaires. Il est essentiel d'assurer la compatibilité d'un développement d'infrastructure si important et complexe avec les projets existants et à venir, et ce, afin d'éviter la redondance, de minimiser l'impact environnemental, d'optimiser l'allocation des ressources et de permettre une croissance économique durable à long terme.

À cette fin, le présent document passe en revue les projets d'infrastructure linéaire, du Nord et Moyen Nord canadien, qui pourraient potentiellement constituer des segments du corridor nordique canadien. Le concept du CNC entend relier les côtes atlantique, pacifique et arctique, de même que la baie d'Hudson, au moyen d'un corridor d'infrastructure linéaire. Conformément aux objectifs et à la portée du CNC, cette évaluation porte sur les modes d'infrastructures linéaires (ferroviaires, routières, de pipelines, de transport d'électricité et de communications) ainsi que sur les ports et aéroports en tant que centres intermodaux et passerelles vers le reste du monde. L'évaluation examine les projets d'infrastructure selon deux catégories : les projets existants et ceux prévus.

Le développement de corridors est un processus long, coûteux et complexe. Les étapes de planification demandent souvent une évaluation risquée des changements possibles dans l'activité économique, les priorités régionales, l'utilisation des terres et les conditions environnementales (comme l'évolution des besoins en matière de stratégies d'adaptation au climat). Cependant, il n'existe pas de méthodologie universelle pour les phases de conception et de développement de corridors. Srivastava (2011) déclare, à propos des exigences de base pour la planification du tracé d'un corridor, que « le développement de corridors ne crée pas tant de force économique qu'il canalise, concentre et amplifie le potentiel de croissance économique. Ainsi, un corridor menant de nulle part à nulle autre part, en passant par nulle part, n'aurait pas beaucoup de sens. De la même manière,

un corridor reliant deux nœuds substantiels mais sans potentiel de croissance entre eux (en raison d'une géographie défavorable) présente également un intérêt limité. Par conséquent, pour déterminer les territoires qui seront desservis par le CNC, il faut examiner rigoureusement les besoins et priorités des parties prenantes ainsi que le potentiel économique des régions visées.

Cependant, il n'existe pas de règle unique pour déterminer le niveau de compatibilité d'une infrastructure existante avec un projet de corridor. Bien que l'intégration d'ensembles d'infrastructures auparavant indépendants permette d'éliminer la redondance, d'économiser temps et ressources et de réduire la fragmentation de l'habitat, une intégration complète peut également entraîner des résultats décevants en créant des goulots d'étranglement et des retards dans la circulation des biens et des services.

Dans le présent document, l'évaluation sert d'étape vers la détermination de la compatibilité du CNC avec le réseau d'infrastructure existant et à venir au Canada. On y propose de développer un indice de compatibilité en tant que cadre d'évaluation multicritère comme avenue pour des recherches plus poussées. L'indice de compatibilité serait simple, ne comprenant que des facteurs quantifiables comme critères de décision, lesquels peuvent être mesurés à l'aide de l'ensemble de données qui accompagnent cette évaluation, ainsi que les résultats d'autres recherches dans le cadre du programme du CNC. Cela représente une étape concrète vers le développement d'une route nordique multimodale au Canada, laquelle intègre efficacement et volontairement le réseau d'infrastructure existant ou prévu.