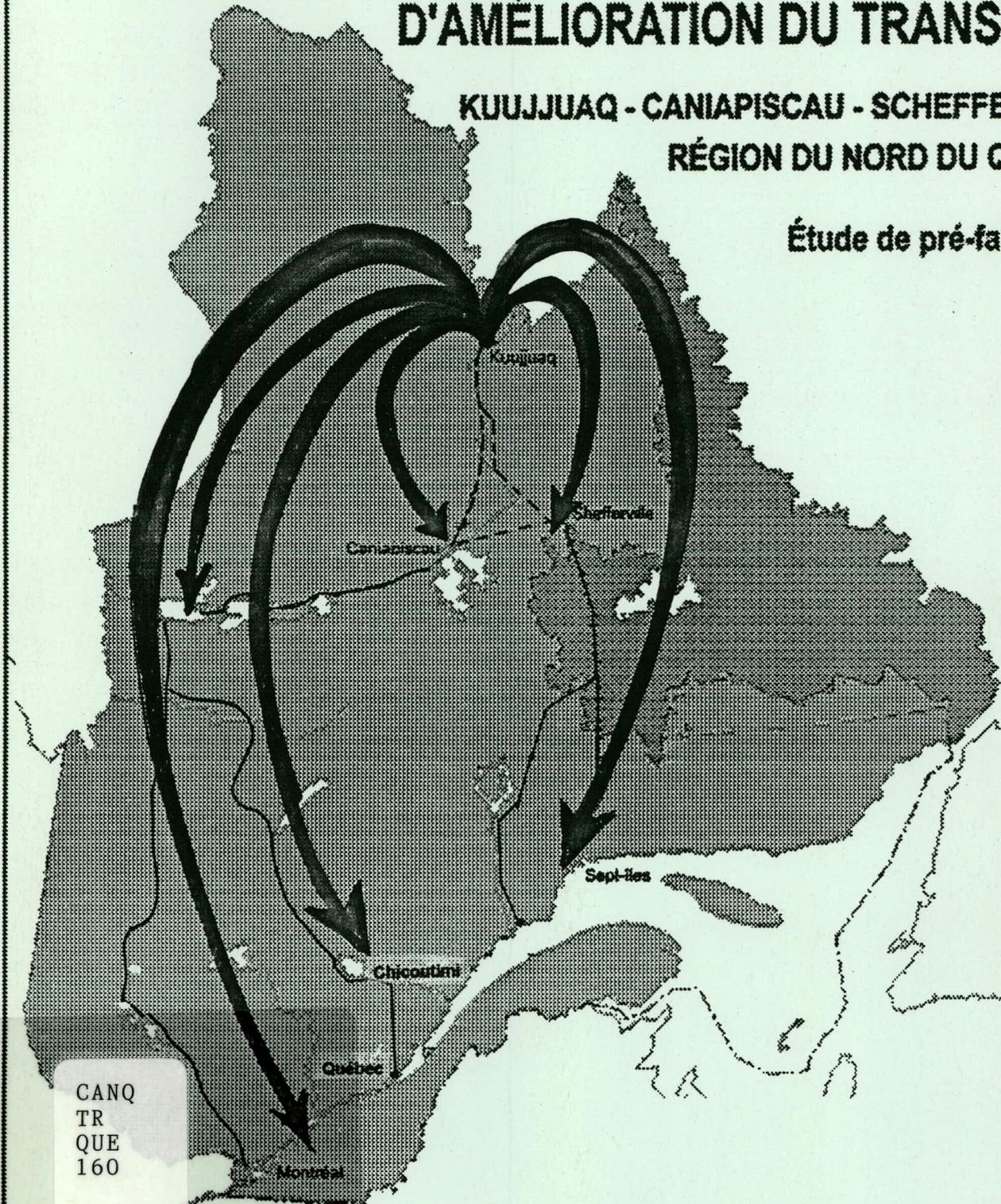


SCÉNARIOS DE DÉSENCLAVEMENT ET D'AMÉLIORATION DU TRANSPORT

KUUJJUAQ - CANIAPISCAU - SCHEFFERVILLE
RÉGION DU NORD DU QUÉBEC

Étude de pré-faisabilité



CANQ
TR
QUE
160

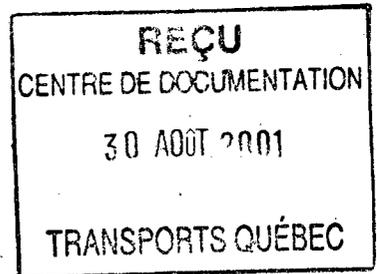
654918

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, B. DU L. JENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

**SCÉNARIOS DE DÉSENCLAVEMENT ET
D'AMÉLIORATION DU TRANSPORT
KUUJJUAQ-CANIAPISCAU-SCHEFFERVILLE**

RÉGION DU NORD DU QUÉBEC

Étude de pré-faisabilité



**Ministère des Transports
Direction générale de Québec et de l'Est
Service du support technique**

CANAD
TR
QUE
160

OCTOBRE 1997

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le conseil des ministres a confié au ministère des Transports le soin d'examiner, à titre préliminaire, l'opportunité de raccorder au réseau routier québécois la communauté inuit de Kuujjuaq. Outre l'analyse d'un projet d'une route de désenclavement, d'autres scénarios d'amélioration des modes de transport actuellement utilisés sont proposés.

D'une part l'avion constitue le principal moyen de transport pour accéder à la région de Kuujjuaq. Bien qu'une grande partie des marchandises soit acheminée par bateau via le port de Montréal, lors d'une saison estivale qui s'étend sur moins de 120 jours, l'avion demeure l'ultime moyen de transport, tant pour les passagers que pour les marchandises. Une liaison quotidienne, sept jours par semaine, entre Montréal et Kuujjuaq assure le désenclavement de la région en tout temps de l'année lorsque les conditions météorologiques le permettent. Dans la perspective d'améliorer l'accessibilité à des centres de services pour la population de Kuujjuaq et d'abaisser les coûts de transport des personnes et des marchandises, il apparaît opportun d'étudier la possibilité de subventionner des liaisons aériennes avec Schefferville pour le transport des marchandises qui proviendraient de Sept-Îles par le chemin de fer. Une liaison régulière entre Kuujjuaq et Sept-Îles permettrait à la population d'avoir accès à des services dans de meilleurs délais et à moindre coût plutôt que recourir aux services de la région métropolitaine. Ce scénario d'amélioration du transport aérien, qui pourrait être rapidement implanté, consisterait essentiellement à subventionner le coût du cargo entre Schefferville et Kuujjuaq et une partie du prix des billets pour les usagers entre Kuujjuaq et Sept-Îles.

D'autre part, la motoneige est un moyen de transport fortement utilisé dans les régions nordiques. Les populations autochtones parcourent déjà le territoire entre Kuujjuaq et Schefferville en motoneige sans qu'il y ait de véritables pistes balisées et entretenues. Selon une estimation, appuyée de l'expérience du ministère des Transports dans l'exploitation de la piste de motoneige de la Basse-Côte-Nord, une piste de 500 km raccordant la région de Kuujjuaq à Schefferville pourrait coûter environ 1,2 M \$, avec des coûts annuels d'exploitation de l'ordre de 300 000 \$. La réalisation d'une telle piste pourrait débiter dès l'été 1998.

Enfin, dans la perspective de désenclaver la région de Kuujjuaq par une route, deux grands axes de raccordement sont possibles, soit: 1) la Côte-nord du Golfe Saint-Laurent via Schefferville, ou 2) la région de la Baie-James. Pour chacun de ces axes, diverses variantes de tronçons routiers ont été évaluées en fonction des critères environnementaux, techniques et économiques. L'axe Kuujjuaq-Schefferville offre plusieurs scénarios de raccordement au réseau supérieur: le train entre Schefferville et Sept-Îles, le train entre Schefferville-Fermont-

Wabush et la route 389 jusqu'à Baie-Comeau, ou le train de Gagnon à Port-Cartier. Le second axe, Kuujuaq-Caniapiscou, présente deux scénarios: l'un permet d'accéder au Saguenay-Lac-Saint-Jean via la route Caniapiscou-Radisson-Matagami, la route du Nord, entre Chibougamau-Némiscau, et les routes 167, 169 et 170; le second permet de rejoindre Val-d'Or par les routes de Caniapiscou à LG2, et la route 109. L'intérêt premier recherché par un tel projet routier serait d'accéder à des centres de services régionaux d'importance et d'abaisser les coûts de transport des marchandises. À ce titre, l'axe Kuujuaq-Schefferville apparaît avantageux, puisqu'il permet de raccorder Kuujuaq à Sept-Iles sur une distance de moins de 1 100 km, plutôt que Val-d'Or situé à près de 2 000 km. Toutefois, entre Schefferville et Sept-Iles, vu l'absence de route, on doit recourir au chemin de fer. Le coût d'un corridor Kuujuaq-Caniapiscou est évalué sommairement à 400 M \$ comparativement à 450 M \$ pour le corridor Kuujuaq-Schefferville. Ce dernier permettrait la mise en valeur de certains attraits touristiques du territoire et pourrait favoriser l'exploitation de gisements miniers de la fosse du Labrador. L'opportunité de construire éventuellement l'axe Caniapiscou-Schefferville, au coût de 212 M \$ apparaît aussi intéressante dans la perspective de raccorder la région de la Baie-James, de la Côte-Nord du Saint-Laurent, la région de la Baie d'Ungava ainsi que celle du Labrador. Les coûts d'exploitation et d'entretien d'une route de désenclavement non pavée, d'une largeur de 9 mètres, sont estimés à plus de 4 M \$ annuellement.

Considérant que le régime environnemental du Nord québécois est régi par diverses conventions et législations gouvernementales, un tel projet routier devra faire l'objet de plusieurs procédures et consultations. Les délais inhérents à de telles procédures peuvent s'étendre sur près d'une dizaine d'année, avant que ne s'amorce la construction de la route.

**Document préparé et rédigé par le Service du
support technique de la Direction générale de
Québec et de l'Est du ministère des Transports**

Recherche et rédaction

François Momeau, géomorphologue

Collaboration à la recherche

Michel Gourdeau, ingénieur

Robert Cloutier, ingénieur

Denis Roy, archéologue

Graphiques et cartes

Carole Dumont, tech. arts graph.

Fabien Bouchard, tech. génie civil

Bernard Jeffrey, tech. amé.

Révision

Denis Roy, archéologue

Table des Matières

INTRODUCTION	1
1- LES GRANDS TRAITs GÉOGRAPHIQUES DU TERRITOIRE.....	2
1.1 Le plateau central du Nord du Québec: paysage de collines au profil moutonné	2
1.2 Le Bassin de la Baie d'Ungava; morphologie perturbée au sous-sol riche en minerais	4
1.3 Des hivers froids très longs, des étés très courts	4
1.4 Pays de l'épinette noire clairsemée et rabougrie, au sol recouvert mousses et de lichens	5
1.5 Le pays du caribou.....	6
1.6 Kuujjuaq plaque tournante du Nunavik	6
2- PROBLÉMATIQUE DU TRANSPORT DANS LE NORD-EST QUÉBÉCOIS	10
2.1 Le transport aérien et maritime dans le nord-est québécois.....	10
2.2 Réseau routier et ferroviaire existants au sud	11
2.3 Réseau de sentiers de motoneige	11
3- AMÉLIORATION DES COMMUNICATIONS PAR UNE ROUTE DE DÉSENCLAVEMENT	13
3.1 Critères de conception	13
3.2 Corridor Caniapiscou-Kuujjuaq	14
3.3 Corridor Schefferville-Kuujjuaq (lien avec Caniapiscou).....	15
3.4 Estimation des coûts des corridors routiers	16
3.5 Évaluation des corridors routiers	20
3.6 Coût d'entretien et d'exploitation d'une route en milieu nordique	22
4- ALTERNATIVES À UNE ROUTE DE DÉSENCLAVEMENT	24
4.1 Amélioration des liaisons aériennes	24
4.2 Construction d'une piste de motoneige.....	24

5- CADRE LÉGAL DES RÉGIMES ENVIRONNEMENTAUX.....	26
6. ÉTAPES DE RÉALISATION.....	30
7. CONCLUSION.....	31
BIBLIOGRAPHIE.....	34

INTRODUCTION

Afin d'évaluer l'opportunité de raccorder au réseau routier québécois la communauté inuit de Kuujjuaq, capitale du Nunavik, le conseil des ministres confiait au ministère des Transports le soin d'examiner à titre préliminaire la faisabilité technique, économique et environnementale d'un tel projet qui impliquerait l'aménagement d'une route de plus de 450 km en territoire subarctique québécois.

L'étude de pré-faisabilité s'appuie essentiellement sur une analyse sommaire de cartes topographiques à petite échelle (1: 250 000) et des connaissances générales de ce territoire provenant de diverses monographies régionales. Les grandes caractéristiques naturelles et socio-économiques régionales sont succinctement présentées ainsi que la problématique de transports de la région de Kuujjuaq. Divers scénarios de tracés routiers ou d'alternatives de mode de transport sont étudiés et évalués eu égard aux coûts et aux avantages environnementaux qu'ils impliquent. Le contexte législatif et réglementaire du Nouveau Québec sont pris en compte dans les étapes de réalisation et dans l'échéancier. L'étude présente aussi un résumé des procédures environnementales.

1- Les grands traits géographiques du territoire

Le territoire étudié couvre les régions de Caniaspiscau et de Schefferville et longe de part et d'autre la vallée rectiligne des rivières Caniapiscau et Koksoaq jusqu'à Kuujjuaq. Ce territoire se situe au nord-ouest du Nouveau Québec, sous la Baie d'Ungava, entre le 55^e et le 58^e parallèle.

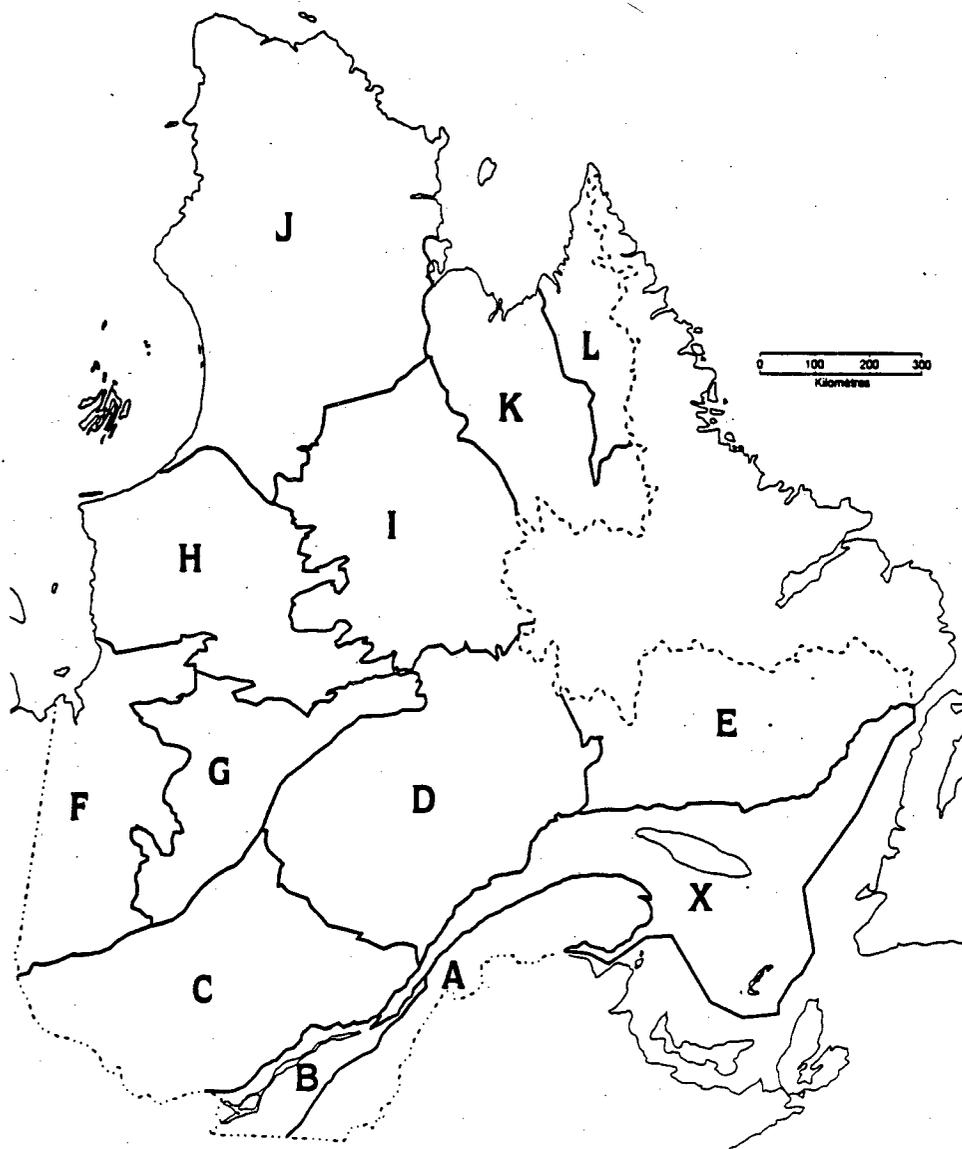
Situé au coeur du Bouclier canadien, le territoire Caniaspiscau-Kuujjuaq traverse deux grandes unités naturelles, soit celle du Plateau central du Nord-du-Québec et le Bassin de la Baie d'Ungava (Québec:1995, voir carte 1).

1.1 Le plateau central du Nord du Québec: paysage de collines au profil moutonné

Le plateau central du Nord du Québec regroupe les formations rocheuses des provinces tectoniques du Lac Supérieur et de Grenville. Ces formations géologiques sont composées essentiellement de roches granitiques et gneissiques plus ou moins métamorphisées selon l'endroit et présentent différents types d'intrusions. Le plateau central présente un paysage morcellé de collines au profil moutonné, caractérisant une très vieille surface d'érosion marquée par l'aplanissement du relief.

La physiographie régionale se présente généralement comme un haut plateau incliné vers le nord et vers l'ouest avec une légère dépression au centre. Dans sa partie méridionale, l'altitude est de 700 m, de 450 m à l'ouest et diminue graduellement en dessous des 250 m au nord. D'une façon générale, les collines dépassent de 150 mètres la surface de la plaine. Cette surface est marquée de réseaux de vallées de faibles amplitudes où se retrouvent des chaînes de lacs. Le drainage des terres s'effectue vers l'est, dans la vallée de la Caniapiscau. Cette importante vallée, qui exploite un alignement de failles géologiques, se présente dans sa partie supérieure en canyon qui offre un attrait spectaculaire à l'échelle du grand nord québécois. Sa partie inférieure, qui est plus évasée, est marquée de replats de terrasses, principalement du

CARTE 1: LES PROVINCES NATURELLES DU QUÉBEC (QUÉBEC, 1995)



Code	Province naturelle	Code	Province naturelle
A	Les Appalaches	H	Basses collines de la Grande Rivière
B	Basses-terres du Saint-Laurent	I	Plateau central du Nord-du-Québec
C	Les Laurentides méridionales	J	Péninsule d'Ungava
D	Les Laurentides centrales	K	Bassin de la baie d'Ungava
E	Plateau de la Basse-Côte-Nord	L	Monts Torngat
F	Basses-terres de l'Abitibi et de la baie James	X	Estuaire et golfe du Saint-Laurent
G	Hautes-terres de Mistassini		

Source : Ministère de l'Environnement et de la Faune, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, avril 1994.

côté est. Ces replats pourraient être favorables à l'insertion d'un corridor routier. Le fond des vallées secondaires du plateau central est masqué de dépôts fluvio-glaciaires qui se présentent sous forme d'eskers et de cônes d'épandage associés à la fonte du glacier wisconsinien, il y a un peu plus de 6 000 ans. Les surfaces des interfluves sont formées essentiellement d'affleurements rocheux recouverts localement de matériaux morainiques.

1.2 *Le Bassin de la Baie d'Ungava; morphologie perturbée au sous-sol riche en minerais*

Le Bassin de la Baie d'Ungava est associé aux formations géologiques de la province tectonique de Churchill qui regroupe notamment celles de la fosse du Labrador. Cette dernière unité géologique offre des gisements gigantesques et inexploités de fer, de cuivre, de zinc, d'argent et de cuivre-nickel (OPDQ : 1983; 58). Ceinturé à l'ouest par la vallée de la rivière Caniaspicau, le Bassin de la Baie d'Ungava se présente sous la forme d'une grande dépression ouverte vers la Baie d'Ungava, dont l'élévation va en augmentant du nord vers le sud pour atteindre les 600 mètres. Cette grande unité naturelle, moins homogène que la première, offre deux types de relief. À l'ouest, le relief est tributaire de la structure géologique et présente une alternance de collines parallèles et arquées et de vallées étroites et sinueuses où le roc domine. À l'est, on y retrouve une plaine ondulée offrant une alternance de caps rocheux et de dépressions lacustres et tourbeuses. D'une façon générale, cette unité offre beaucoup plus de contraintes physiques à l'établissement d'un corridor routier.

1.3 *Des hivers froids très longs, des étés très courts*

Le climat de cette région est caractérisé par deux grandes zones climatiques. La zone subarctique humide, qui s'étend du 51^e au 57^e parallèle et la zone polaire, qui coïncide avec les secteurs sans forêt au nord du 57^e parallèle. La région connaît deux saisons marquées: soit un court été frais et un long hiver froid. La durée de la saison de

végétation, pour la partie méridionale du territoire à l'étude, est de 80 jours tandis qu'au nord, elle est de 60 jours. L'importance des précipitations, ainsi que leur répartition, sont des facteurs importants à considérer. L'importance des précipitations totales annuelles (pluie et neige) décroît du sud au nord; 101 cm à Caniapiscau et 41 cm à Kuujuaq. L'importance des précipitations tombant sous forme de neige, suit un gradient décroissant du sud au nord; soit 356 cm au sud de Caniapiscau, comparativement à 203 cm à Kuujuaq. Durant l'hiver, le vent est un facteur prépondérant qui accentue les rigueurs de l'hiver. Outre le refroidissement marqué qu'ils peuvent occasionner, les vents exercent dans les lieux dénudés, une action érosive qui balaie la couverture de neige et qui favorise des accumulations importantes dans les secteurs abrités¹ (combes à neige).

1.4 Pays de l'épinette noire clairsemée et rabougrie, au sol recouvert de mousses et de lichens

Les conditions écologiques du territoire étudié sont représentatives des milieux nordiques. La couverture végétale d'une bonne partie du territoire, notamment dans les vallées, correspond à la forêt subarctique. Cette zone écologique peu boisée est dominée par des landes² à épinette noire et lichen. Plus au nord et sur les hauts sommets, sur les plateaux exposés et sur les sols minces, les landes à mousses et à lichens correspondant à la zone hémiarctique dominant. Enfin, la région immédiate de Kuujuaq se situe dans la zone arctique, caractérisée par la toundra arbustive.

¹ La problématique des combes à neige dans les endroits très ouverts est telle qu'elle rend l'entretien hivernal ardu.

² Une lande correspond à une formation végétale dont les arbres, de plus de 3 m, recouvrent moins de 25% de la superficie des milieux.

1.5 Le pays du caribou

Les ressources fauniques terrestres de ce territoire sont dominées principalement par le caribou, le loup et l'ours et, en moindre importance, par les petits mammifères tels le castor, la loutre, la martre, etc, (voir carte 2). Toutefois, par rapport à l'ensemble du Nouveau-Québec, c'est en périphérie des rivières Koksoak, Caniapiscau et George qu'on retrouve les plus fortes concentrations de troupeaux de caribous. Les territoires de vèlage et les voies de migrations importantes de cette espèce se localisent entre Caniapiscau, Schefferville et Kuujjuaq.

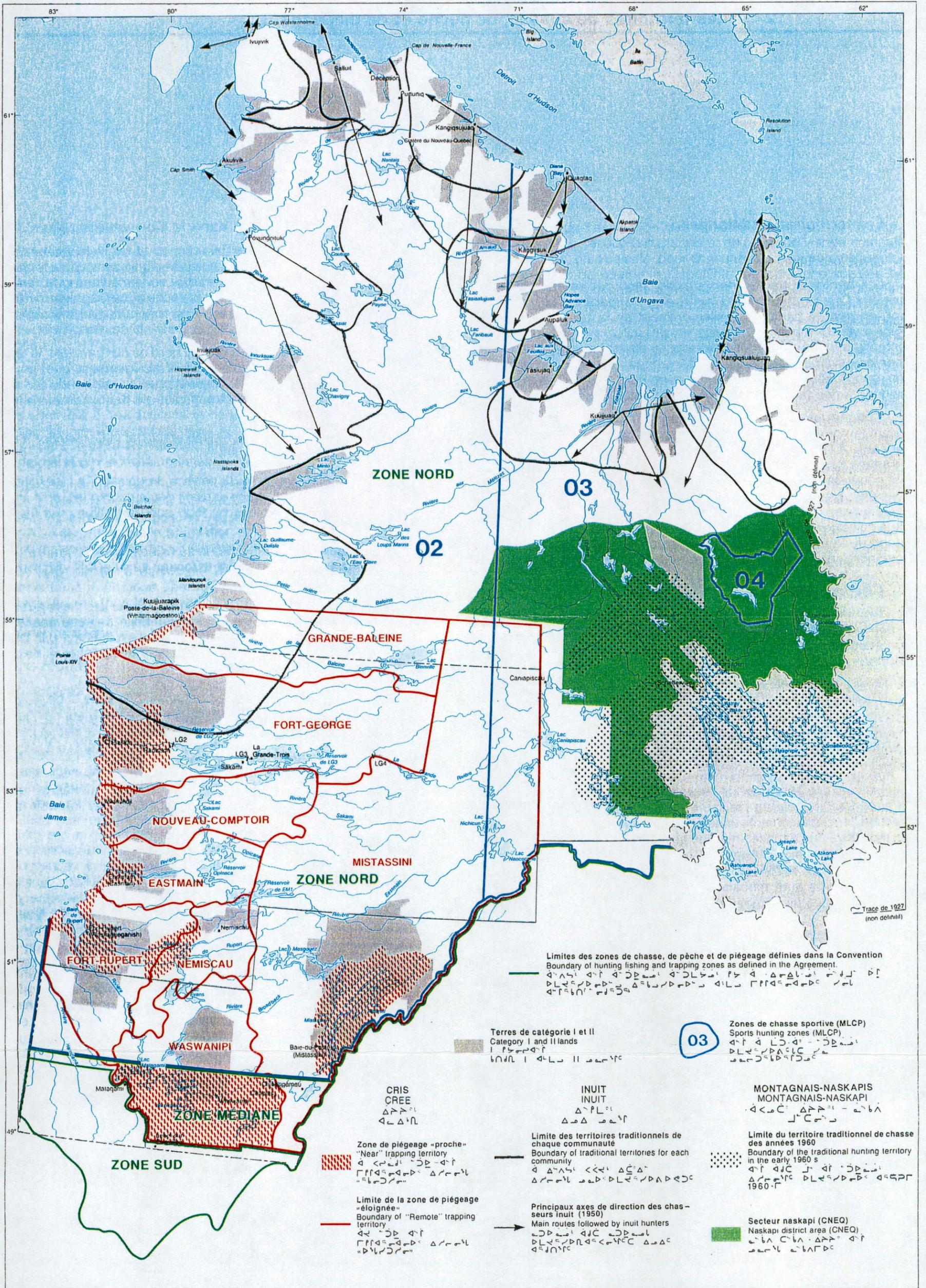
Compte tenu de la nordicité des écosystèmes, cette région abrite une faune ichthyenne particulière, tant par sa faible densité que par sa faible diversité. On compte près de 17 espèces de poissons d'eau douce et anadromes parmi lesquelles un salmonidé d'importance; le saumon atlantique. Il se retrouve notamment dans les rivières Koksoaq, Caniapiscau et fait l'objet d'une pêche commerciale par certains résidents de Kuujjuaq.

1.6 Kuujjuaq plaque tournante du Nunavik

Le village de Kuujjuaq est établi sur la rive gauche de la rivière Koksoak, à environ 50 km en amont de son embouchure, dans la Baie d'Ungava. Avec une population de plus de 1405 personnes, Kuujjuaq constitue la municipalité la plus peuplée du Nunavik qui totalise plus de 6 700 habitants répartis en 14 municipalités. Kuujjuaq constitue le pôle d'attraction et la plaque tournante des activités économiques du Nord du Québec, grâce à ses infrastructures de transports et de télécommunication et des services variés de gestion et de commerce. C'est en effet à Kuujjuaq qu'on retrouve le siège social de l'administration Kativik et les bureaux de la société Makivik, de compagnies aériennes inuit et de plusieurs bureaux régionaux de plusieurs ministères.

Le territoire étudié dans le cadre de ce projet traverse le territoire traditionnel de chasse et de pêche de la population naskapi (voir carte 3). Cette communauté, qui regroupe plus de 430 personnes au Québec, a été relocalisée en 1983 dans le village autochtone de Kawawachikamach. Cette relocalisation du village, visée par la Convention du Nord-Est québécois (CNEQ), a permis de regrouper les membres de cette communauté, autrefois nomades, à une quinzaine de kilomètres de Schefferville, près du lac Matemace, à la limite de la frontière du Labrador.

CARTE 3: TERRITOIRES DE CHASSE, DE PÊCHE ET DE PIÉGEAGE (OPDQ, 1983)



Source: Ministère de l'Énergie et des Ressources
Service de la Cartographie

Les données sont obtenues par réduction photographique de la carte «Le Québec» à 1:2 000 000.

Frontière interprovinciale
La frontière Québec-Terre-Neuve, indiquée par un symbole différent, n'est pas définitive.

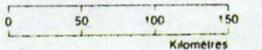
Limite de la région administrative 10

Limite de la municipalité de la Baie James

Centrale électrique
(puissance supérieure à 500 000 KW)

OPDQ/UQAC — 1982

1: 5 000 000



2- Problématique du transport dans le nord-est québécois

2.1 Le transport aérien et maritime dans le nord-est québécois

Pour rejoindre la plupart des communautés du nord-est du Québec, l'avion demeure encore aujourd'hui le moyen de transport le plus efficace, voir tableau 1. Le transport des marchandises, par bateau, n'est possible que trois ou quatre fois par année dans la Baie d'Ungava. Toutefois, les transports aériens et maritimes sont directement dépendants des conditions climatiques.

Des améliorations pourraient favoriser le transport aérien entre diverses localités de la Baie de James et de la Côte-Nord et faciliteraient aussi l'accès à certains centres des services régionaux tels Sept-Îles, Baie-Comeau ou Matagami et Val-d'Or, principalement au niveau des soins de santé et d'éducation.

Tableau 1: Situation du transport aérien entre Kuujjuaq et le sud

Proven. - destination.	Cie-Trans.	avion	type ¹⁾	Fréqu	\$ billet	\$ excur.	\$ /kg cargo
Mtrl @ . Kuujjuaq	First Air	B 727	A-R	7 /sem	1 252 ⁽²⁾	600-800	3.10 -3.65
Kuujjuaq-Povk-Lg2-Mtl	Air Inuit	Dash 8-6	A	1 /sem.	1 261 ⁽³⁾	-	-
Mtl-LG2-Kuujjuaq	Air Inuit	Dash 8-6	A	1 /sem.	1 261	-	-
Divers ⁽⁴⁾	Air Inuit	divers		ponct.	selon taux en vigueur		

Notes: (1): type de de vol : A = aller; R= retour ; A-R= aller-retour

(2) vol quotidien en partance d'Ottawa. L'étape de vol de Montréal à Kuujjuaq coûte 1 252 \$ avant taxes pour un aller-retour. Trois taxes sont ajoutées au prix du billet: TPS, TVQ et TTA pour un montant total de 1489,34 \$

(3) Ce vol prend 2 jours, avec coucher à Povungnituk (Povk)

(4) Il existe d'autres possibilités sur des vols nolisés ou ponctuels sur lesquels des sièges ou de l'espace cargo est disponible.

La grande partie des marchandises transportées au Nord du Québec l'est par voie maritime via le port de Montréal. Dans la région de l'Ungava, la saison de navigation s'étend sur moins de 120 jours. Les Inuit voyagent sur les cours d'eau et dans la Baie d'Ungava avec des embarcations de faible (ex. canot type Northwest river) à moyenne envergure (ex. type Peterhead).

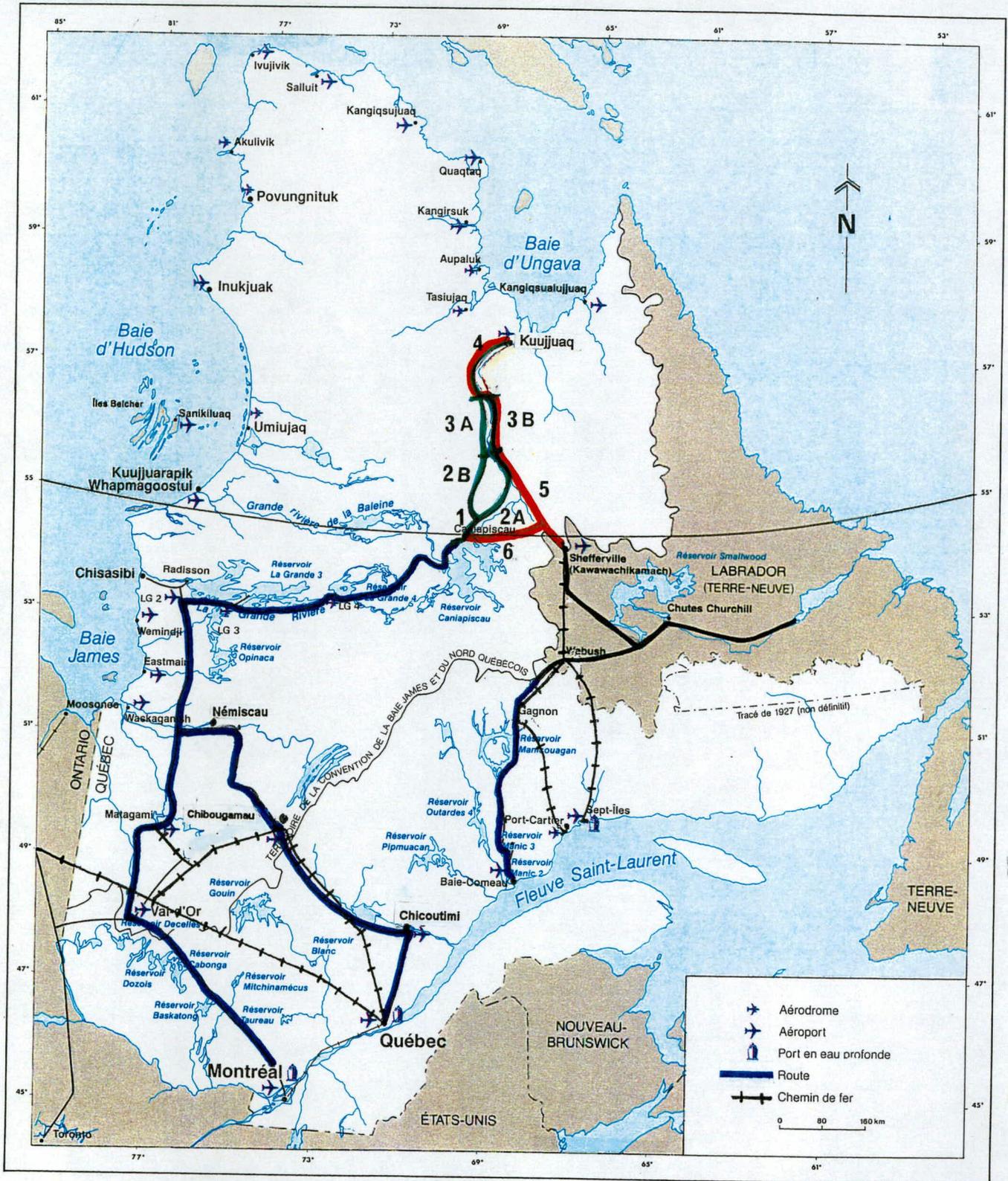
2.2 Réseau routier et ferroviaire existants au sud

Actuellement, un chemin de pénétration construit lors du développement hydro-électrique de la Baie-James permet de raccorder la côte de la Baie James à Caniapiscau (voir carte 4). Au sud-est, le chemin de fer raccorde Schefferville à la région de Sept-Iles. Un lien routier existe aussi entre Baie-Comeau, Manic 5, Gagnon, Fire-Lake et Fermont et rejoint Goose Bay au Labrador via le complexe de Churchill Falls. Enfin, un autre chemin de fer raccorde Port-Cartier, Gagnon, Fermont-Wabush et rejoint la ligne de chemin de fer de Sept-Iles-Shefferville.

2.3 Réseau de sentiers de motoneige

Le territoire situé entre Caniapiscau, Schefferville et Kuujuaq est sillonné de voies naturelles de communication traditionnellement utilisées par les autochtones. Les communautés naskapi et Inuit parcourent ce territoire pour la chasse, la pêche et le piégeage. Avec l'avènement de la motoneige, les déplacements sont plus faciles et les distances de parcours sont décuplées. Ainsi, tant les Naskapis que les Inuit traversent en motoneige le territoire entre Kuujuaq et Schefferville (Kawawachikamach) et il en est de même entre Schefferville et Caniapiscau. Les voies utilisées non-entretenuées et non-balisées, correspondent surtout à des corridors naturels tels celui de la rivière Swampi Bay qui, situé au nord de Schefferville, communique avec la vallée de la Caniapiscau.

CARTE 4: RÉSEAU DE TRANSPORT



Corridor Caniapiscau-Kuujuaq

Tronçons: 6, 3A, 4, 5
3A, 3B, 4

Corridor Shefferville-Kuujuaq

Tronçons: 1, 2A, 2B,

3- Amélioration des communications par une route de désenclavement

Le raccordement de Kuujjuaq au réseau routier existant, au sud du territoire Nunavik, pourrait être réalisé selon deux scénarios (voir carte 4). Le premier permettrait de raccorder la région de Kuujjuaq à la Baie James par la route de Caniapiscau à LG-2 et de Matagami sur la route 109. Cette route 109 permet de rejoindre soit Val-d'Or et Montréal par la route 117, soit la région du Saguenay - Lac-Saint-Jean via la route du Nord entre Némiscau et Chibougamau et les routes 187, 189 et 170. Le second scénario consisterait à raccorder la région de Kuujjuaq à la région de Schefferville, déjà reliée à la Côte-Nord par le chemin de fer et par la route 389 de Fermont vers Baie-Comeau. Afin de compléter ce scénario, un tronçon routier entre Caniapiscau et Schefferville permettrait de raccorder la Côte-Nord du Golfe Saint-Laurent à la Baie-James et à la Baie d'Ungava.

3.1 Critères de conception

Pour les fins de l'étude de pré-faisabilité de cette route de désenclavement, les critères de conception ont été définis à partir de l'expérience des projets routiers de la Baie - James, de la route du Nord, entre Chibougamau et Némiscau, et de la route 138 en Basse-Côte-Nord.

La vitesse de design a été fixée arbitrairement à 80 km/h étant donné que la fonction principale de cette route, ainsi que le type de véhicule qui l'utiliseront, n'ont pas encore été déterminés. De plus, il faut considérer un certain niveau de sécurité aux usagers (distance de visibilité à l'arrêt) ainsi que la possibilité de se déplacer à une vitesse d'opération d'environ 70 km/h en moyenne compte tenu de la très grande distance qui doit être parcourue à l'intérieur d'un délai raisonnable.

La section transversale retenue est le "type E", selon les normes de conception du MTQ. La largeur totale de la plate-forme **non-pavée** est de 9,0 mètres. Les pentes de

talus sont 1:2 (1 verticalement / 2 horizontalement). Le tout s'étend à l'intérieur d'une emprise nominale de 25 mètres. Contrairement aux routes de pénétration et de chantier, réalisées lors des grands travaux hydro-électriques, qui sont construites généralement sur des matériaux de textures variées, trouvés à proximité du chantier, la route de désenclavement devrait être construite de matériaux non-gélifs et granulaires permettant un meilleur comportement de la route et une plus grande qualité de surface de roulement.

Vu l'importance des considérations fauniques pour les populations autochtones, le recours à des ponts plutôt qu'à des batteries de ponceaux, lors de la traversée des cours d'eau, est privilégié afin de limiter les impacts sur la migration de la faune ichthyenne.

3.2 Corridor Caniapiscau-Kuujuuaq

Ce premier scénario qui propose quelques variantes, consiste à raccorder les deux communautés en suivant plus ou moins la vallée de la rivière Caniapiscau.

À partir du village de Caniapiscau, le premier segment du tracé (1) longe le réservoir sur plus d'une quinzaine de kilomètres et se dirige vers le nord pour traverser la rivière Caniapiscau (voir carte en pochette). De ce point, une variante (2A) longe la rivière sur la rive N-O sur une distance de 150 km le long du Canyon Eaton³ et sur un segment de vallée escarpée. Cette région de hauts plateaux est dominée par des affeulements rocheux et les escarpements de la vallée de la Caniapiscau. Ces éléments représentent des contraintes techniques à l'insertion d'un corridor routier.

Une seconde variante (2B), d'une longueur de 125 km, emprunte une vallée secondaire du plateau qui permettrait d'écourter le trajet de 25 km par rapport à la variante 2A. Les

³ L'attrait touristique du Canyon Eaton et la particularité de la végétation confèrent à cette localité un intérêt remarquable qui a fait l'objet d'une évaluation en vue de l'établissement soit d'une réserve écologique ou d'un parc de conservation.

matériaux glaciaires et fluvio-glaciaires qui masquent le socle rocheux de ces vallées secondaires pourraient éventuellement servir à la construction de la route.

En amont du lac Cambrien, qui constitue un segment lacustre de la rivière Caniapiscau, deux variantes sont possibles. L'une, la variante 3B, longe la rive est de la rivière Caniapiscau sur plus 170 km, avant de la traverser pour rejoindre le dernier tronçon rejoignant Kuujjuaq sur la rive gauche de la rivière Koksoak. Le tracé profite ainsi des replats de terrasses accrochées au flanc de vallée de la rivière Caniapiscau. Les matériaux fluviaux et fluvio-glaciaires de ce secteur pourraient servir aux fins de la construction. Toutefois, certains replats tourbeux, marqués d'un pergélisol discontinu, pourraient constituer des éléments de contraintes importants à l'implantation de la route. Cette variante implique la construction de deux ponts majeurs pour la traversée de la rivière Caniapiscau.

La variante 3A, qui consiste à longer la rive ouest sur une longueur de 170 km, offre moins d'avantages que la rive opposée et, de plus, exige la traversée d'au moins huit affluents d'importance, exigeant autant de ponts.

Le dernier segment (4) du tracé, d'une longueur de 125 km, est situé sur la rive ouest et rejoint Kuujjuaq. Présentant localement une topographie plus contraignante que sur la rive opposé, ce tronçon évite toutefois la construction d'un gigantesque pont sur la rivière Koksoak.

3.3 Corridor Schefferville-Kuujjuaq (lien avec Caniapiscau)

Ce deuxième scénario consiste à raccorder la ville de Schefferville et le village de Kawawachikamach au village de Kuujjuaq en longeant la rive est de la rivière Caniapiscau afin de rejoindre les segments du tracé 3B et 4 du lien Caniapiscau-Kuujjuaq décrit ci-dessus (voir carte en pochette). Ce corridor routier a une longueur de 495 km.

De la ville de Schefferville, un premier segment du tracé (5), d'une longueur de 200 kilomètres, rejoint la variante 3B vers le nord. Ce tronçon rectiligne exploite une vallée secondaire très rectiligne, alignée dans l'axe de la vallée de la Caniapiscau.

Le segment Caniapiscau à Schefferville constitue une variante qui permettrait de raccorder les trois grandes régions du nord québécois; soit les régions de la Baie-James, de la Côte-Nord du Saint-Laurent et de la Baie d'Ungava. D'une longueur de 220 kilomètres, ce lien souvent projeté dans des études de planification du territoire depuis une vingtaine d'années, longe le réservoir Caniapiscau et rejoint en ligne droite la région de Schefferville.

3.4 Estimation des coûts des corridors routiers

Les coûts estimés pour la réalisation de ce lien routier sont préliminaires et demeurent d'un ordre de grandeur très approximatif. Le degré de précision peut varier à plus ou moins 25 % des coûts réels. L'imprécision des coûts tient compte du contexte très particulier de ce projet. L'éloignement des chantiers des centres de service et des villages exigerait l'établissement de nombreux camps de chantier. De plus, la difficulté de trouver des sources de matériaux à proximité du tracé routier pourrait affecter l'organisation du chantier et faire accroître les coûts. Par ailleurs, certaines contraintes, d'ordre géotechnique, restent à préciser; l'étendue des milieux tourbeux et la présence de pergélisol peuvent en effet apporter des difficultés à la construction qui pourraient aussi occasionner une hausse importante des coûts de construction sur certains tronçons.

L'élaboration d'un projet routier d'une telle ampleur exige plusieurs études et activités: l'étude d'opportunité, l'étude d'impact, les diverses consultations publiques, les études de conception d'avant-projet, la préparation des plans et devis, les activités de surveillance des travaux et le suivi environnemental. Sont associés à ces différentes études, l'ensemble des inventaires écologiques et archéologiques sur le terrain, l'arpentage et la préparation de cartes, les sondages géotechniques et géologiques, etc.

Compte tenu de l'éloignement et l'étendue de l'aire d'étude, les frais de transports (le recours aux hélicoptères sera fréquent) et d'hébergement impliqueront des coûts importants dans la préparation des études. L'ensemble des coûts associés aux différentes études est évalué à 35 % des coûts de construction.

Lors de la construction de la route, divers imprévus peuvent survenir. Les conditions météorologiques peuvent, à elles seules, contribuer à une hausse importante des coûts de construction.

L'analyse des diverses variantes du corridor Caniapiscau - Kuujjuaq, permet de croire que les variantes 2B et 3B pourraient être retenues (voir tableaux 2 et 3). Ce tracé, formé des segments 1-2b-3b-4, offre l'avantage, d'une part d'être le moins dispendieux et, d'autre part, de permettre l'accès du côté Est de la rivière Caniapiscau, ce qui pourrait favoriser le développement minier de la fosse du Labrador. De plus, ce tracé permet d'exploiter le potentiel touristique de la vallée de la Caniapiscau.

Tableau 2: Estimation des coûts de construction du corridor Caniapiscau-Kuujjuaq, par tronçon et par variante

Segment	long	coût /km	Nb Ponts	coût des structures * (millions)	coût total (millions)	contraintes et avantages
1	40	550 000	1	7,0	29	
2A	150	550 000	1	18,5	101	contraintes topographiques, site d'intérêt touristique
2B	125	450 000	1	15,75	72	territoire important pour les populations de caribous
3A	170	550 000	8	34,5	128	contraintes techniques
3B	170	400 000	3	24,0	92	attraits touristiques, accès facilité pour les sites d'exploration minière
4	125	500 000	3	19,5	82	

* le coût des structures inclus les ponts majeurs et les petits ponts. Les ponceaux sont inclus dans le coût unitaire par km.

Tableau 3 : Estimation de l'ensemble des coûts du corridor Caniapiscau-Kuuujuaq pour chacun des tracés.

tracé (combinaison de variantes)	long (KM)	nb ponts majeurs	coût construc- (millions)	coût Études (1) (millions)	imprévus 10 % (3)	coût total (millions) (2)	
1-2a-3a-4	485	13	340	121	34	495	
1-2b-3b-4	460	8	275	98	27	400	préférentiel
1-2a-3b-4	485	8	304	109	30	443	
1-2b-3a-4	460	13	311	110	31	452	

- Notes :
- 1) Les coûts de construction couvrent l'organisation de chantier, les matériaux, la main-d'oeuvre et la machinerie, etc.
 - 2) Les études comprennent à l'ensemble des étapes de planification, d'étude d'impact, d'inventaires et de sondages sur le terrain, la conception, les plans et devis, la surveillance des travaux et les suivis environnementaux. Le coût global des études varie de 30 à 35 % des coûts de construction
 - 3) Montants des imprévus lors des travaux (terrain difficile, température, ...).

L'analyse des tableaux 4 et 5 permet d'établir que le lien Schefferville-Kuuujuaq est plus coûteux que celui de Caniapiscau. Toutefois, il offre l'avantage de raccorder Kuuujuaq à un village mieux pourvu en services que Caniapiscau. Le lien Caniapiscau-Schefferville-Kuuujuaq, évalué à 661 M \$, demeure un scénario intéressant dans la perspective d'établir un véritable réseau routier nordique.

Tableau 4: Estimation des coûts de construction du corridor Schefferville-Kuujuaq, par tronçon et par variante

Segment	long. km	coût /km	Nb Ponts majeurs	coût des structures * (Millions \$)	coût total (Millions \$).	contraintes et avantages
5	200	550 000	2	25,0	135	terrain accidenté
3B	170	400 000	3	24,0	92	attraits touristiques, accès facilité pour les sites d'exploration minière
4	125	500 000	3	19,5	82	bordure escarpée de la rivière
6	220	550 000	2	25,0	146	secteurs de hauts plateaux

* le coût des structures inclue les ponts majeurs et les petits ponts

Tableau 5: Estimation de l'ensemble des coûts du corridor Schefferville - Kuujuaq pour chacun des tracés.

tracé (combinaison de variantes)	long (KM)	nb ponts majeurs	coût constr.- (1) M \$	coût Études (2) M \$	imprévus 10 % (3) M \$	coût total M \$	
5-3b-4	495	8	309	109,58	30,5	449	Schefferville- Kuujuaq
5-3b-4-6	715	10	455	161	45	661	Caniapiscau- Schefferville- Kuujuaq

Notes : 1) Les coûts de construction couvrent l'organisation de chantier, les matériaux, etc.

2) Les études comprennent à l'ensemble des étapes de planification, d'étude d'impact, d'inventaires et de sondages sur le terrain, la conception, les plans et devis, la surveillance des travaux et les suivis environnementaux. Le coût global des études varie de 30 à 35 % des coûts de construction

3) Montants des imprévus lors des travaux (terrain difficile, température, ...).

3.5 Évaluation des corridors routiers

La destination de la Côte-Nord, directement située au sud de Kuujuaq semble plus avantageuse à maints égards . Cela est dû à la situation géographique et économique des municipalités de Sept-Iles et de Baie-Comeau qui offrent les principaux services à la population à des distances routières plus courtes par rapport à l'Abitibi et au Saguenay - Lac-Saint-Jean (voir tableau 6)

Tableau.6: Description technique des corridors routiers

corridors routiers			
Kuujuaq-Caniapiscou route vers la Baie-James		Kuujuaq- Schefferville route vers la Côte-Nord	
Lac-St-Jean-Saguenay (1) (2)	Abitibi Val-d'Or (1) (2)	Schefferville @ Sept-Iles (1)(2)	Schefferville @ Baie-Comeau (1) (2)
Caniapiscou:(460) 460	Caniapiscou (460) 460	Schefferville (495) 495	Schefferville (495) 495
Yasenski LG2:(663) 1123	Yasenski LG2:(663) 1123	Sept-Iles (3) (576) 1071	Wabush (3) (264) 759
Rte du Nord (269) 1392	Matagami (548) 1684	Baie-Com. (232) 1303	Fermont (22) 781
Chibougamau (401) 1793	Val-d'Or (251) 1935	Québec (422) 1725	Baie-Com. (561) 1342
Roberval (244) 2037	Rouyn (288) 1972 (4)	Montréal (254) 1979	Québec (422) 1764
Chicoutimi (101) 2138	Montréal (531) 2466		Montréal (254) 2018
Québec (212) 2350	Québec (254) 2720		
Montréal (254) 2604			

Note: 1) Distances (km) séparant les localités; 2) distance routière (km) cumulative à partir de Kuujuaq incluant le trajet par train. 3) trajet impliquant le recours au train. 4) Laison hors du trajet.

Les tableaux 3, 4, 5, et 6 permettent de comparer les différents éléments techniques et les coûts de chacun des tronçons routiers étudiés et des corridors.

Le projet de désenclavement par la route s'inscrit dans une perspective d'améliorer le transport des personnes et des biens et d'abaisser les coûts de transport. Toutefois, ce projet se situe beaucoup plus comme une stratégie de développement du nord québécois pour favoriser le développement des ressources naturelles (les mines de la fosse du Labrador) et consolider la situation stratégique que joue la région de Kuujuaq dans le Nunavik.

Le raccordement par route de Kuujuaq au réseau routier québécois peut s'effectuer selon deux axes: Kuujuaq-Caniapiscau et Kuujuaq-Schefferville. Bien qu'il s'avère moins coûteux de quelques 50 millions, le lien Kuujuaq-Caniapiscau se raccorde à un long réseau secondaire de quelques milliers de kilomètres avant d'accéder à un centre de service régional d'importance, soit dans la région du Saguenay- Lac-Saint-Jean située à 2 000 km de Kuujuaq, soit en Abitibi. L'axe Kuujuaq-Schefferville apparaît avantageux puisqu'il permet un raccordement plus rapide vers des centres d'importances tels que Sept-Iles (1 071 km de Kuujuaq) et Baie-Comeau (1 340 Km) qui sont dotés d'infrastructures maritimes, routières, ferroviaires et aéroportuaires beaucoup mieux équipées comparativement à la région de la Baie-James et de l'Abitibi. De plus, il permet de relier la route "trans-Labrador" déjà raccordée à la route 389 via Fermont-Labrador City. Toutefois, ce scénario exige le recours à une liaison ferroviaire, soit entre Schefferville et Wabush où se termine la route 389, ou de Schefferville à Sept-Iles.

L'axe Caniapiscau-Schefferville, d'une longueur de 220 km, évalué à quelques 200 M \$ permettrait de raccorder les régions de la Baie-James, de la Côte-Nord, du Nord du Québec et même le Labrador. Ce tronçon pourrait être envisagé dans une seconde phase dans ce projet.

Au niveau des contraintes environnementales, les deux corridors traversent des portions de territoire essentielles au maintien des populations de caribous du nord-est

québécois et du Labrador. Les aires de migration, les aires de vèlage et les aires hivernales pour le caribou sont toutes situées en périphérie de la rivière Caniapiscau. L'impact sur les populations de caribous et leurs habitats essentiels constitue l'un des enjeux importants du projet désenclavement. Un autre enjeu, directement associé au premier, est constitué par l'accessibilité accrue à des territoires de chasse (caribou) et de pêche qui, traditionnellement, étaient et sont encore utilisés par la communauté naskapi. Ces territoires de chasse, de pêche et de piégeage sont reconnus par la Convention du Nord-Est québécois (CNEQ). Ainsi le projet de désenclavement de la région inuit de Kuujjuaq pourrait engendrer de forts impacts sur les territoires de chasse, de pêche et de piégeage des Naskapis. Ces impacts s'ajouteraient aux impacts directs et indirects induits par la construction et la présence de la route. Le corridor Schefferville-Kuujjuaq, en desservant la communauté naskapi de Kawawachikamach, située à proximité de Schefferville, pourrait atténuer l'impact du projet sur cette communauté, qui pourrait alors contrôler, d'une certaine façon, l'accès à son territoire et même en tirer un certain avantage sur le plan touristique. Par ailleurs, l'axe de ce corridor permet d'accéder au canyon Eaton qui est l'un des attraits touristiques importants du grand nord québécois. Enfin, dans la perspective du développement de la recherche et de l'exploitation minière; ce corridor longe de quelques dizaines de kilomètre la fosse du Labrador qui est reconnue pour ses riches gisements miniers.

3.6 Coût d'entretien et d'exploitation d'une route en milieu nordique

Les coûts d'entretien et d'exploitation pour une route de désenclavement de la région de Kuujjuaq pourraient se comparer à ceux de la route du Nord. Cette route en opération depuis 1995, située entre Chibougamau-Némiscau, dans une région nordique entre le 50^e et 52^e parallèle, génère des coûts d'exploitation (déneigement et grattage de la surface de roulement) et d'entretien (réparation des structures et rechargement de gravier) de 5 800 \$ par kilomètre, soit 1,5 M\$ par année pour une route de 253 km. Les normes d'entretien, tant l'hiver que l'été, sont légèrement réduites, vu la faible

fréquentation de la route. Ainsi, l'hiver, la fréquence de rotation de l'équipement est réduite; un équipement au 70 km plutôt qu'au 50 km. L'été, le grattage de la surface de roulement s'effectue une fois aux deux semaines.

L'entretien et l'exploitation d'une route entre Kuujuaq et le sud, d'une longueur de plus de 460 km, située dans un milieu plus nordique, occasionnerait des coûts qu'on pourrait estimer de 20 % supérieurs à la normale, compte tenu que l'hiver est plus long et que les distances et l'éloignement des centres de services sont beaucoup plus importants. Ces coût d'exploitation pourraient s'établir à 7 000 \$ du km ou à plus de 3,2 M \$ annuellement pour 460 km de route.

Contrairement à la route du nord, où l'on ne retrouve aucun centre de service d'entretien mécanique, l'entretien et l'exploitation d'une route entre Kuujuaq et le sud exigeraient au moins la présence d'un tel centre, situé à mi-chemin entre deux villages. Ce centre pourrait fournir des services d'alimentation, d'entretien mécanique et même d'hébergement. Les coûts de construction et d'exploitation d'un tel centre de service doivent être comptabilisés dans le coût d'exploitation et d'entretien de la route. Il est plausible d'estimer à 500 000 \$ la construction d'un tel centre. Le coût de son exploitation pourrait être d'environ 400 000 \$ (voir tableau 7).

Tableau 7: Coûts d'entretien et d'exploitation d'une route nordique

Item	coût unitaire	coût total annuel
frais d'entretien et d'exploitation de la route	7 000 \$ (par km)	3 220 000 \$ (1) 3 500 000 \$ (2)
frais de construction d'un centre de service	500 000 \$	
frais d'exploitation d'un centre de service		400 000 \$
coût total annuel d'entretien et d'exploitation		4,0 M \$ (1) 4,2 M \$ (2)

notes: (1) scénario Kuujuaq- Caniapiscau
(2) scénario Kuujuaq- Schefferville

4- Alternatives à une route de désenclavement

4.1 Amélioration des liaisons aériennes

Dans la perspective d'améliorer les communications entre la région de la Baie d'Ungava et le sud, afin notamment d'abaisser les coûts de transport des personnes et des biens, l'une des solutions pourraient être de favoriser certaines liaisons aériennes par des subventions aux usagers. Actuellement, une seule liaison aérienne quotidienne est effectuée, sept jours par semaine, entre Montréal et Kuujuaq, permettant le transport des personnes et des marchandises. Cette liaison favorise le commerce et l'accès à divers services de santé et autres de la région métropolitaine. Toutefois, des liaisons entre Kuujuaq et Schefferville pour le transport de marchandises, livrées par train de Sept-Îles, pourraient abaisser d'une façon considérable les coûts de transport.

Par ailleurs, une liaison aérienne régulière entre Kuujuaq et Sept-Îles permettrait à la communauté inuit de recourir à certains services de ce centre régional à meilleurs frais.

4.2 Construction d'une piste de motoneige

Les communautés nordiques communiquent déjà entre-elles et parcourent certaines parties de leur territoire en motoneige. Toutefois, ces voies traditionnelles de communication ne sont pas balisées ni cartographiées. L'un des scénarios d'amélioration des communications par voie terrestre dans le nord-est québécois pourrait être l'établissement d'un réseau de pistes de motoneige.

L'expérience de la Basse-Côte-Nord où le ministère des Transports entretient une piste de motoneige d'une longueur de 465 km entre Natashquan et Vieux-Fort, démontre que l'utilisation de la motoneige constitue un moyen de transport largement utilisé. Cette piste, déboisée sur une largeur de 4 mètres, est balisée à tous les 15 mètres. Le

recours à des ponts de glace y est généralisé pour traverser les cours d'eau: La piste de la Basse-Côte-Nord emprunte la surface gelée des lacs et des rivières sur plus de la moitié du trajet. Le règlement sur la motoneige exige la présence d'un camp-refuge à tous les 16 km. Ces camps rudimentaires sont munis de poêle à bois, d'une réserve de bois et de couchettes. L'entretien de la piste est réalisé à l'aide de motoneiges de type Bombardier Alpine munies de deux chenilles. Les coûts de réalisation et d'exploitation de la piste de motoneige de la Basse-Côte-Nord sont présentés au tableau 8. Une extrapolation de ces coûts permet d'estimer à 1,2 M \$ le coût de construction pour une piste raccordant Kuujuaq à Schefferville. Les coûts d'exploitation sont estimés à 300 000 \$ annuellement.

Tableau 8: Coût de construction et d'entretien d'une piste de motoneige

Éléments techniques	Basse-Côte-Nord	Kuujuaq-Schefferville
distance en km	465	500
durée de l'utilisation annuelle	16 semaines	20 semaines
% de la piste qui emprunte des lacs et rivières	55 % (250 Km)	60 % (300km)
coût de construction par km	2 000 \$ @ 4 000 \$	4 000 \$
coût d'un camp - relais	5,000 \$	7 000 \$
coût d'un pont de bois (30 X 4 m)	50 000 \$	70 000 \$
entretien de la piste par km et des camps	400 \$	600 \$
coût estimé de la construction de la piste	700 000 \$	800 000 \$
Coût total = piste+ 30 camps+ ponts	850 000 \$	1 220 000 \$
entretien annuel et exploitation	186 000 \$	300 000 \$

5- Cadre légal des régimes environnementaux

Tout projet routier qui viserait à raccorder le territoire du Nunavik via le corridor de Caniapiscau ou même de Schefferville, serait assujéti à un cadre législatif et réglementaire dense et complexe en matière d'aménagement et d'environnement (voir carte 5). La Convention de la Baie-James et du Nord québécois (CBJNQ) et la Convention du Nord-Est québécois (CNEQ), signées respectivement en 1975 et en 1978 et les neuf autres conventions complémentaires ainsi que les législations fédérale et provinciale qui y ont donné suite ont mis en place des régimes particuliers relatifs à la gestion et au développement du territoire et des ressources. Dans les faits, ces conventions constituent le fondement juridique du partage du territoire. Les diverses juridictions sont exercées sur des terres de catégories I, II, III (voir carte 6 du territoire de la région Kativik). Les terres de catégorie I sont attribuées aux autochtones pour leur usage exclusif. Les terres de catégorie II appartiennent à la Couronne mais les gouvernements régionaux participent à leur gestion. Les autochtones y détiennent des droits exclusifs de chasse, de pêche et de piégeage. Les terres de catégorie III appartiennent au domaine public mais sont soumises aux conditions des régimes d'environnement et au régime de chasse, de pêche et de piégeage. Ces régimes prévoient la formation de divers comités constitués de représentants gouvernementaux responsables de la gestion et de l'exploitation des ressources fauniques, dans l'esprit de la conservation et de la protection des écosystèmes et de la perpétuation des activités traditionnelles autochtones.

Pour ce qui est du cadre légal québécois, en vertu des dispositions de la CBJNQ et de la CNEQ, au nord du 55^e parallèle, la Commission de la qualité de l'environnement Kativik est chargée de l'examen de l'étude d'impact. Celle-ci doit être élaborée conformément à la directive du ministre de l'Environnement et de la Faune du Québec

formulée à partir des recommandations de la Commission elle-même. Cette commission est composée de représentants du gouvernement du Québec et de l'Administration régionale Kativik (ARK).

Au niveau fédéral, bien que certaines dispositions de la CBJNQ et de la CNEQ prévoient des procédures particulières, le Processus fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (PFEEE) s'applique également dans le nord du Québec.

Ainsi, le processus s'applique à tous les projets:

- a) susceptibles d'avoir des répercussions environnementales dans un domaine de compétence fédérale; (réserve indienne, les pêches, l'habitat du poisson, etc.)
- b) pour lesquels le gouvernement fédéral s'engage financièrement;
- c) réalisés sur des terres administrées par le gouvernement du Canada

Les délais associés aux diverses procédures environnementales et aux phases de préparation du projet pourraient s'échelonner sur près de 10 ans selon les enjeux environnementaux identifiés par les intervenants.

6. ÉTAPES DE RÉALISATION

Dans l'éventualité qu'un projet d'une route de désenclavement du nord-est québécois soit mis de l'avant, plusieurs études et étapes doivent nécessairement être réalisées:

- Étude d'opportunité et consultations;
- Étude d'impact sur l'environnement;
- Élaboration d'un avant-projet;
- Conception des plans et devis;
- Réalisation des travaux et suivis.

Bien que plusieurs de ces études et étapes de travail puissent être réalisées simultanément, le processus continu s'étend vraisemblablement sur plusieurs années. Plusieurs étapes ne peuvent cependant être évitées; les procédures environnementales et les diverses consultations des groupes autochtones qui s'y rattachent peuvent amener des modifications importantes au projet, voire même l'interrompre.

7. CONCLUSION

L'évaluation sommaire du projet de désenclavement de la région de Kuujjuaq a permis d'abord de dresser les grands traits du territoire visé. Cette vaste région nordique, complètement naturelle, constitue l'habitat d'importantes populations de caribous continuellement en mouvance au gré des saisons. Traditionnellement et encore aujourd'hui, les communautés naskapi et inuit ont suivi ces migrations de caribous pour les fins de leur subsistance. Les paysages nordiques, formés de plateaux dénudés de végétation arborescente, où seul le lichen et la mousse à caribou s'accrochent au roc, témoignent des conditions climatiques rigoureuses. Dans les vallées, ce sont les chaînes de lacs, les tourbières et les cours d'eau qui morcellent le terrain et présentent plusieurs contraintes à l'insertion d'une route.

Le transport aérien, les bateaux de petites et moyennes envergures, et la motoneige sont les moyens de transport utilisés pour la circulation des personnes entre les villages. La seule liaison aérienne quotidienne s'effectue entre Montréal et Kuujjuaq. Dans la perspective d'améliorer l'accessibilité à des centres de services plus près de Kuujjuaq et d'abaisser les coûts de transports des personnes et des marchandises, il apparaît opportun d'étudier la possibilité de subventionner des liaisons aériennes avec Schefferville pour le transport des marchandises et avec Sept-Îles pour les divers services dispensés par cette capitale régionale.

La motoneige est un moyen de transport fortement utilisé dans les régions nordiques et bien que les populations autochtones parcourent déjà le territoire en motoneige, aucune véritable piste balisée et entretenue ne permet de raccorder Kuujjuaq à Schefferville. Selon une estimation, appuyée de l'expérience de la piste de motoneige de la Basse-Côte-Nord, une piste de 500 km raccordant la région de Kuujjuaq à Schefferville pourrait coûter environ 1,2 M \$ avec des coûts annuels d'exploitation de l'ordre de 300 000 \$.

Dans la perspective de désenclaver la région de Kuujjuaq par route, l'analyse du territoire a permis d'identifier deux grands axes permettant de raccorder la région de Kuujjuaq à 1) la Côte-nord du Saint-Laurent ou 2) la région de la Baie-James. Pour chacun de ces axes ou corridors, diverses variantes de tronçons routiers ont été évaluées, tant en fonction des critères environnementaux, techniques et économiques. L'intérêt premier recherché par un tel projet routier seraient d'accéder à des centres de services régionaux d'importance. À ce titre, l'axe Kuujjuaq-Schefferville apparaît plus avantageux, bien que plus dispendieux de quelque 50 M \$. Le corridor Kuujjuaq-Caniapiscou est évalué sommairement à 400 M \$ comparativement à 449 M\$ pour le corridor Kuujjuaq-Schefferville. Ce dernier pourrait mettre en valeur certains attraits touristiques du territoire (vallée de la rivière Caniapiscou, canyon, pêche au saumon et chasse au caribou, etc.) et favoriser l'exploitation de gisements miniers. L'opportunité de construire éventuellement l'axe Caniapiscou-Schefferville, au coût de 212 M\$, apparaît aussi intéressante dans la perspective de raccorder la région de la Baie-James, de la Côte-Nord du Saint-Laurent, la région de la Baie d'Ungava et même celle du Labrador.

Considérant que le régime environnemental du Nord québécois est régi par diverses conventions et législations gouvernementales, un tel projet routier devra faire l'objet de plusieurs procédures et consultations. Les délais inhérents à de telles procédures, qui varient selon les enjeux environnementaux, associés aux diverses études techniques et environnementales, aux inventaires et sondages nécessaires à l'élaboration du projet, peuvent s'étendre sur près d'une dizaine d'années, avant que ne s'amorce la construction elle-même du projet.

Une participation active des groupes autochtones dès le début de l'élaboration d'un quelconque projet tant routier que de piste de motoneige, est fondamentale dans la

poursuite et la réalisation d'un tel projet. La connaissance exceptionnelle du territoire que possède ces gens seraient un atout considérable pour la préparation, la réalisation et l'exploitation de ces infrastructures.

BIBLIOGRAPHIE

- CANADA, 1990: *Guide des collectivités indiennes du Québec 1990*; Affaires indiennes et du Nord Canada. région du Québec, 111 p.
- CANADA, 1992: *Profil administratif du Nord québécois*; Environnement Canada, Conservation et Protection, Région du Québec, Direction des évaluations environnementales et du Nord québécois.
- HYDRO-QUÉBEC, 1990: *Infrastructures de transport du complexe Grande Baleine*; rapport d'avant-projet; 4 tomes;
- MRC CANIAPISCAU, 1985: *Orientations préliminaires et projets du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire*, Municipalité régionale de comté de Caniapiscau, 135 p.
- OPDQ 1990: *Bilan socio-économique 1990; Région du Nord du Québec*; Direction régionale du Nord du Québec, Office de planification et de développement du Québec, 65 p
- OPDQ 1983: *Le Nord du Québec; profil régional. Région du Nord du Québec*; Direction régionale du Nord du Québec, Office de planification et de développement du Québec, atlas régional, 184 p
- QUÉBEC , 1995: *Le Québec statistique*; Bureau de la statistique du Québec, 820 p.
- SEBJ, 1978: *Connaissance du milieu des territoires de la Baie-James et du Nouveau-Québec*, Société d'énergie de la Baie James, Service de l'environnement, 297 pp.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 173 024