

[illegible]

Table des matières

Portrait régional	1
Sécurité	23
Croissance socio-économique	39
Mobilité des personnes et des marchandises	55
Environnement, aménagement et développement durable du territoire	75

Remerciements

Nous tenons à remercier tous celles et ceux qui ont contribué à la réalisation du Diagnostic préparé par la Coordination du Nord-du-Québec du ministère des Transports.

Pour obtenir des informations supplémentaires, s'adresser à :

Ministère des Transports

Coordination du Nord-du-Québec

80, avenue Québec

Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1

Téléphone : (819) 763-3237

Télécopieur : (819) 763-3493

Courriel : plannord@mtq.gouv.qc.ca

Site Internet :

www.mtq.gouv.qc.ca/fr/regions/abitiibi/plan_nord.asp

Cette publication a été réalisée par le ministère des Transports du Québec.

Dépôt légal – 1^{er} trimestre 2005

Bibliothèque nationale du Québec

ISBN 2-550-43888-4

Imprimé en février 2005

Design graphique : www.agencescrete.com





Portrait régional

Portrait de la population et du territoire

- La région administrative du Nord-du-Québec s'étend sur 840 000 km² et couvre 55 % du territoire québécois.
- Deux territoires distincts composent la région :
 - au nord du 55^e parallèle, le Nunavik s'étend sur près de 490 000 km² pour une population de 10 410 habitants en 2001. La population est regroupée dans 14 municipalités inuites et un village cri situés le long des côtes de la baie d'Hudson, du détroit d'Hudson et de la baie d'Ungava. Il s'agit de Kuujuarapik, Umiujaq, Inukjuak, Puvirnituq, Akulivik, Ivujivik, Salluit, Kangiqsujuaq, Quaqtaq, Kangirsuk, Aupaluk, Tasiujaq, Kuujuaq et Kangisualujuaq, et du village cri de Whapmagoostui. Ces villages ne sont pas désenclavés par voie routière.
 - Entre le 49^e et le 55^e parallèle, couvrant environ 350 000 km², se trouve le territoire de la Baie-James. Ce territoire est constitué de la municipalité de Baie-James (MBJ), des terres de catégorie I telles qu'elles sont définies par la Convention de la Baie-James et du Nord québécois (CBJNQ), ainsi que des villes enclavées dans la MBJ, soit Chibougamau, Chapais, Lebel-sur-Quévillon et Matagami. La municipalité de Baie-James comprend les localités de Radisson, de Villebois et de Valcanton (fusion de Val-Paradis et de Beaucanton), les hameaux de Miquelon, Desmaraisville et Rapide-des-Cèdres, ainsi qu'une vaste étendue non habitée. Au total, la MBJ et les villes enclavées comptent 16 314 personnes en 2001. Quant aux villages cris situés sur le territoire de la Baie-James, on y dénombre 11 851 personnes réparties dans 8 communautés : Mistissini, Oujé-Bougoumou, Waswanipi, Nemaska, Waskaganish, Eastmain, Wemindji et Chisasibi.
- Bien que l'on trouve une certaine concentration de la population dans le sud de la Baie-James, celle-ci demeure très dispersée dans la région.
- Trois groupes sont établis dans la région : les Cris, les Inuits et les Jamésiens. Leurs réalités socioculturelles, territoriales et économiques diffèrent, et leur mode de vie crée des besoins qui leur sont propres. Les Naskapis, bien qu'ils ne soient pas établis dans la région, y pratiquent des activités économiques et de subsistance, et des terres conventionnées leur sont réservées au Nunavik.

2 PORTRAIT RÉGIONAL ◇ Portrait de la population et du territoire

- La Convention de la Baie-James et du Nord québécois définit un régime territorial particulier. Les terres de catégorie I sont des terres à l'usage exclusif ou de propriété exclusive des autochtones, sur lesquelles les villages sont établis. Quant aux terres de catégorie II, ce sont des terres publiques où les autochtones ont des droits exclusifs de chasse, de pêche et de piégeage. Les terres de catégorie III, quant à elles, sont également des terres publiques où les autochtones ont un droit d'exploitation – droit de chasser, de pêcher et de piéger sans permis, sans limite et en tout temps. Les terres de catégories II et III sont situées sur le territoire de la MBJ.
- Les prévisions démographiques pour les communautés autochtones annoncent une croissance importante de 31 % pour la période 1996-2021, soit 21,7 % pour les Inuits et 38,7 % pour les Cris, et la population y est très jeune : environ 46 % de la population a moins de 20 ans, comparativement à 24 % pour le reste du Québec. La population jamésienne est, quant à elle, à la baisse : -40,6 % pour la période 1996-2021. Cette baisse s'explique par l'émigration attribuable à des pertes d'emploi. Cette tendance sera cependant à revoir en fonction des nouveaux projets majeurs sur le territoire.
- Le coût de la vie dans la région est plus élevé que dans le sud de la province, notamment à cause des coûts des biens de consommation, des coûts de transport et de ceux liés à la consommation d'énergie.
- Le climat subarctique s'étend jusqu'au 56° parallèle (Umiujaq) et le climat arctique s'étend au-delà de cette limite. Le pergélisol couvre près de 50 % de la région. Comme ailleurs dans l'Arctique, le réchauffement climatique s'accroît.
- La zone de végétation correspondant à la forêt boréale est présente dans le sud de la région, jusqu'au village d'Eastmain. Plus au nord, on trouve la taïga, jusqu'au sud d'Umiujaq, puis la toundra forestière ou arctique qui s'étend sur le reste de la région.
- La région Nord-du-Québec est riche en diversité de paysages, notamment en raison du nombre élevé de latitudes qu'elle couvre. Les écosystèmes y sont fragiles. Parmi les éléments qui exigent une attention particulière, notons : la longue période de revégétation, l'érosion des berges, la biodiversité, les circuits migratoires, les espèces menacées ou vulnérables, les milieux humides et les cours d'eau.

Portrait des réseaux, des infrastructures et des équipements



Aérien

- On compte 27 aérodromes dans la région, soit 22 aérodromes publics et 5 aérodromes privés. Parmi les aérodromes publics, seuls ceux de Matagami et de Lebel-sur-Quévillon n'ont pas la certification d'aéroport. Les 5 aérodromes privés ne sont pas certifiés. Plusieurs sites d'atterrissage non officiels sont dispersés sur l'ensemble du territoire.
- Des 22 aérodromes publics, 17 ont une piste en gravier tandis que 4 ont une piste pavée. Kuujuaq possède une piste de chaque type. Les 5 aérodromes privés ont une piste en gravier. Plus de la moitié des aérodromes ont une piste d'environ 3500 pieds par 100 pieds.
- La région comptait en 2003 deux hydroaérodromes et trois héliports enregistrés, tous privés et situés à la Baie-James. Il existe cependant plusieurs autres hydroaérodromes actifs.

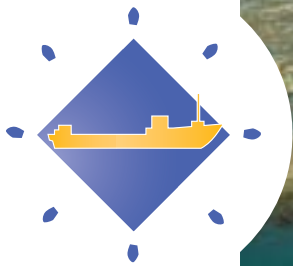
- L'espace aérien inférieur de la région (moins de 18 000 pieds) n'est pas contrôlé, sauf l'espace terminal de l'aéroport La Grande Rivière. Les pilotes volant aux instruments doivent donc faire connaître leur présence aux autres pilotes par le biais des communications radio. Concernant les informations transmises aux pilotes avant l'atterrissage, les modes de fonctionnement varient. Sur les 22 aérodromes publics, 3 ont une station d'information de vols (FSS), 15 ont une station radio d'aérodrome communautaire (CARS), 1 offre un service privé de consultation radiophonique (UNICOM) et 3 n'ont pas de station au sol. Parmi les 5 aérodromes privés, 4 ont un UNICOM et le cinquième n'a pas de station au sol. Des systèmes d'information météorologique automatisés sont aussi installés aux aéroports d'Inukjuak, Chibougamau et Matagami. Les informations météo en route sont fournies par le Centre d'information de vol (FIC) de Québec, jusqu'à 5 milles nautiques de l'aérodrome de destination.
- La région est pourvue de radiophares omnidirectionnels (VOR) à proximité des aérodromes La Grande Rivière, Kattiniq et Kuujuaq. Elle est aussi pourvue de radiophares non directionnels (NDB) partout sauf à Chisasibi, d'un système d'approche aux instruments (ILS) à l'aéroport de Kuujuaq et d'un équipement de mesure de distance (DME) aux aérodromes de Chibougamau, Kattiniq, Kuujuaq, Puvirnituk et La Grande Rivière. Il existe une approche GPS pour 15 des 22 aérodromes publics et pour les 5 aérodromes privés.
- Concernant le balisage lumineux, la majorité des aérodromes sont dotés d'un système de balisage lumineux d'aérodrome télécommandé (ARCAL) et de feux d'identification de piste (RIL).
- Parmi les aérodromes publics, un seul est doté d'un balisage lumineux d'approche omnidirectionnel (ODALS) et 7 sont dotés d'un indicateur de trajectoire d'approche de précision (PAPI) ou d'un indicateur visuel de pente d'approche (VASIS). Les 5 aérodromes privés sont dotés de PAPI ou VASIS. Ces instruments contribuent à augmenter la fiabilité et la sécurité des manœuvres d'atterrissage.



Routier

- Les agglomérations sont généralement situées à des distances importantes les unes des autres. Les villages inuits ainsi que le village cri de Whapmagoostui ne sont pas reliés entre eux par un réseau routier, ni au réseau du Québec.
- Au Nunavik, les villages nordiques peuvent compter sur un réseau de chemins publics d'intérêt local qui bénéficie d'une subvention provinciale faisant en sorte que ces derniers seront tous pavés d'ici 5 à 7 ans.
- Sur le territoire de la Baie-James, on trouve quelque 2900 km de route. Ce vaste réseau routier inclut :
 - Le réseau routier supérieur comprenant les routes nationales, régionales, collectrices (534 km) et d'accès aux ressources (440 km), sous la responsabilité du Ministère;
 - Le réseau routier sans statut (1947 km). Il est constitué des routes dont l'entretien est sous la responsabilité :
 - d'Hydro-Québec (1441 km); il comprend la route de la Baie-James (Matagami-Radisson) et la route d'accès à Chisasibi, qui sont toutes deux pavées, ainsi que les deux routes non pavées suivantes : la Transtaïga et la route menant au poste Némiscau, à partir de la route de la Baie-James;
 - de localités ou de communautés (25 km);

- du MTQ (481 km), soit les routes non pavées qui mènent aux communautés de Waskaganish, Wemindji et Eastmain ainsi que la Route du Nord.
- Ce réseau routier est complété par le réseau routier municipal et un important réseau de chemins forestiers permanents gravelés (2182 km) et non permanents gravelés (8516 km).
- Les sections de routes d'accès aux communautés crie situées sur les terres de catégorie IA sont sous la responsabilité du gouvernement fédéral.
- Le réseau routier sans statut est presque entièrement situé en milieu peu habité, et environ 35 % de sa surface de roulement est pavée : route de la Baie-James et route d'accès à Chisasibi. La route de la Baie-James a été bâtie selon des standards de construction supérieurs à ceux des autres routes de la province.
- L'ensemble du réseau routier, excluant le réseau forestier, compte :
 - 10 aires de stationnement ou de vérification pour véhicules lourds;
 - 15 haltes routières;
 - 12 téléphones d'urgence;
 - 2 voies de dépassement;
 - 95 ponts ou ouvrages d'art se trouvant sur le réseau routier de la Baie-James, dont 47 sur le réseau supérieur et d'accès aux ressources du MTQ.
- Le parc de véhicules en circulation dans le Nord-du-Québec est composé davantage de camions légers – fourgonnettes, camionnettes et véhicules utilitaires 4 x 4 – que l'ensemble du Québec, soit, 51 % vs 23 %.



Maritime

- Au Nunavik, les communautés inuites sont ou seront dotées de rampes d'accès et de brise-lames. Présentement, dix communautés disposent de ces types d'infrastructures maritimes, qui seront à moyen terme de propriété municipale.
- À la Baie-James, les communautés côtières crie possèdent toutes des rampes de mise à l'eau et, dans certains cas, des pontons flottants.
- Un quai en eaux profondes de propriété privée est situé à Baie Déception au Nunavik.



Véhicules hors route (VHR)

- Dans la région Nord-du-Québec, on trouve trois types de réseaux de sentiers de VHR : fédérés, non fédérés et informels.
 - Les sentiers fédérés de motoneige (1360 km) et de VTT (environ 255 km) sont situés exclusivement dans le sud de la Baie-James.
 - Les sentiers non fédérés sont généralement aménagés pour permettre l'accès aux réseaux fédérés ou pour permettre un circuit en boucle fermée près d'une agglomération.
 - Les sentiers informels sont disséminés sur l'ensemble du territoire de la région. Il s'agit, entre autres, de ceux permettant l'accès aux ressources et au territoire ainsi que le lien entre certains villages. Ces sentiers informels ne sont généralement pas munis de signalisation ou de balisage.



Ferroviaire

- Le réseau ferroviaire de la région, propriété du Canadien National (CN), compte 225 kilomètres de voie ferrée. Un tronçon se rend jusqu'à Chibougamau en passant par le Saguenay-Lac-Saint-Jean. Plus à l'ouest, un tronçon permet de relier Matagami au réseau qui traverse l'Abitibi-Témiscamingue.
- Il y a une cour de transbordement à Matagami.



Particularité du Nord-du-Québec

Sécurité

- Au Nunavik, plusieurs aéroports sont situés près de dépôts de déchets, ce qui augmente les possibilités de péril aviaire. On note aussi la présence de caribous à plusieurs aéroports et sur les routes de la région.
- Il y a une grande proportion de camions lourds et hors normes – surpoids, surlargeur, surlongueur et surhauteur – sur certains tronçons de routes. Leur présence peut engendrer un sentiment d’insécurité chez les autres usagers de la route, particulièrement sur les routes gravelées en raison de la poussière et des cailloux soulevés. De plus, le débit important de ces types de véhicules sur certains tronçons routiers cause une détérioration accélérée de la chaussée. Dans le cas des routes sans statut, l’absence de restrictions en période de dégel accentue ce problème de détérioration.

- Sur l'ensemble du réseau, plus particulièrement dans les communautés autochtones, il y a une forte cohabitation de véhicules hors route (VHR) et de véhicules routiers.
- Le Code de la sécurité routière s'applique sur les routes du MTQ. Sur les routes sans statut et les chemins forestiers, il ne s'applique pas intégralement. Le Code s'applique dans les villages autochtones, mais il est difficile d'application étant donné la signalisation non conforme.
- Les points de ravitaillement en essence sont parfois situés à des distances importantes les uns des autres.
- L'utilisation de barges pour effectuer les opérations de transbordement maritime peut présenter des risques dans des conditions météorologiques difficiles.
- Actuellement, le système de téléphonie cellulaire n'est pas fonctionnel sur l'ensemble du territoire. Les systèmes de communication radio – utilisés presque exclusivement par les principales entreprises de la région – et satellitaires sont quant à eux fonctionnels. Hydro-Québec est l'entreprise qui possède le réseau le plus important, consacré à son usage exclusif.
- Sur le territoire de la Baie-James, les VHR circulent fréquemment sur les abords de route.



Croissance socio-économique

- L'économie de la région est caractérisée par la cohabitation de deux types d'activités : l'activité économique de subsistance et celle de l'exploitation industrielle des ressources.
- Le mouvement coopératif au Nunavik demeure très présent et on observe une croissance de l'initiative économique privée dans l'ensemble des communautés autochtones.
- Comparativement aux autres régions du Québec, le secteur manufacturier est peu représenté et se rattache essentiellement aux activités des grandes entreprises minières et forestières. Le secteur de la construction, quant à lui, est tributaire des travaux hydroélectriques ou de grands projets locaux dans les secteurs du transport, de l'habitation et des services publics.
- L'industrie touristique conserve une certaine importance et repose sur plusieurs types d'activités : la chasse, la pêche, la motoneige, le tourisme culturel et d'aventure ainsi que les visites des complexes hydroélectriques et de sites naturels. La région a un fort potentiel récréotouristique, qui est confirmé par la création de parcs nationaux et de réserves fauniques.

- La faible importance du marché ainsi que les coûts d'exploitation élevés rendent difficile l'établissement d'entreprises commerciales diversifiées et rentables, restreignant aussi considérablement la disponibilité de produits et de services sur le plan local.
- Les expéditeurs et les transporteurs doivent s'adapter aux coûts élevés d'exploitation liés aux contraintes et aux particularités nordiques afin d'assurer leur rentabilité et leur efficience.
- En 2001, le taux de chômage au Québec est de 8 %. En comparaison, pour la région, les taux de chômage sont les suivants :
 - Nord-du-Québec : 14,6 %;
 - villages cris : entre 4,4 et 27,6 %;
 - villages nordiques inuits : entre 7,7 et 26,7 %;
 - MBI et villes enclavées : entre 8,5 et 24,1 %.
- La structure professionnelle de la région Nord-du-Québec est passablement sexuée, c'est-à-dire que les femmes se trouvent fortement dans les secteurs des ventes et des services (35 %), les sciences sociales, les postes subalternes des affaires, de la finance et de l'administration (23 %), l'enseignement et l'administration publique (21 %) alors que les hommes se concentrent principalement dans les métiers, le transport et la machinerie (32 %), les ventes et services (18 %) et les métiers propres au secteur primaire (12 %).
- Les activités de chasse, de pêche et de piégeage des Cris et des Inuits font l'objet de soutien par le biais du Programme de sécurité des chasseurs et piégeurs cris et du Programme de soutien du revenu des chasseurs du Nord québécois, financés par le gouvernement du Québec.
- Une part significative des emplois liés à l'exploitation des ressources forestières, minières et hydroélectriques est occupée par des travailleurs ne résidant pas de façon permanente sur le territoire, ce qui ne favorise pas l'essor économique de la région. De plus, la plupart des entreprises travaillant dans le Nord ont un siège social à l'extérieur de la région. En somme, la région Nord-du-Québec contribue à l'essor économique de tout le Québec.

- Le bassin des travailleurs de la construction n'est pas circonscrit à la région, ce qui nuit à l'employabilité régionale. De plus, compte tenu de l'ampleur des projets et des contrats dans le Nord-du-Québec, il est difficile pour les petites entreprises régionales de soumissionner.
- Afin de s'assurer que les retombées économiques des projets d'aménagement hydroélectrique bénéficient à la région, des comités de maximisation ont été mis sur pied au fil des ans, dont le COMAX Nord plus récemment.
- Les intervenants régionaux souhaitent trouver des mesures incitatives visant à freiner l'émigration et à augmenter le bassin de travailleurs résidents.
- La population de la région Nord-du-Québec est sous scolarisée : un écart de 17 % existe entre la moyenne québécoise, qui est de 30 %, et la moyenne du Nord-du-Québec qui atteint 47 %. On ne sera pas étonné de constater les pourcentages moindres des diplômés secondaires, collégiaux et universitaires. Seule exception, le pourcentage de diplômés d'une école de métiers affiche une proportion supérieure dans le Nord-du-Québec (14 %) par rapport au reste de la province (12 %). De façon générale, pour l'ensemble de la région, le niveau d'instruction ne concorde pas avec les emplois offerts, et ces derniers doivent être comblés par des travailleurs venant de l'extérieur de la région.
- Les commissions scolaires crie et du Nunavik accordent des congés annuels de façon à permettre aux élèves d'accompagner leur famille dans les activités de subsistance (ex. : Goose Break).
- Le manque de logements et d'emplois ainsi que l'offre limitée de services d'enseignement de niveau supérieur en région sont des facteurs qui contribuent à l'exode des jeunes.

- En 2001, le revenu moyen familial au Québec est de 64 000 \$. En comparaison, pour la région, les revenus moyens familiaux sont les suivants :
 - Nord-du-Québec : 59 600 \$;
 - villages cris : 48 900 \$ et 56 800 \$;
 - villages nordiques : entre 41 100 \$ et 57 800 \$ (sauf Kuujuaq 78 200 \$);
 - Jamésie : entre 51 200 \$ et 62 000 \$ (sauf Lebel-sur-Quévillon 78 600 \$).
- Dans le Nord-du-Québec, une part importante du budget familial est consacrée au transport.
- Le taux de dépendance financière des communautés autochtones est de 0,62 comparativement à 0,45 pour le Québec. Ce taux renseigne sur la charge que les individus en âge de travailler doivent assumer envers les jeunes et les personnes âgées. Chaque membre de la population autochtone a donc une charge à assumer qui est généralement plus lourde que la charge québécoise moyenne.
- Les résidents de la région ont droit à certaines déductions fiscales pour régions éloignées, tant au fédéral qu'au provincial.
- La Convention de la Baie-James et du Nord québécois (CBJNQ) établit un cadre administratif et réglementaire qui influe sur le développement socio-économique, par exemple par la présence d'administrations territoriales autochtones (ARK, ARC). Ces entités ont contribué à la signature d'ententes de collaboration, notamment celles entre le gouvernement du Québec et les Cris, d'une part, (Paix des braves), et avec les Inuits, d'autre part, (Sanarrutik). Ces ententes favorisent la prise en charge du développement socio-économique par les administrations régionales et, par extension, par les administrations locales.
- Les entreprises créées avec les fonds issus de la CBJNQ ont une vocation économique et sociale. De plus, on observe une multitude d'organismes qui agissent en matière de développement socio-économique. Ceux-ci ont des rôles, des structures et des modes de fonctionnement qui peuvent parfois différer de ceux des organismes du Sud.

- La Conférence régionale des élus (CRE) est instituée pour le territoire de la MBJ et celui des villes enclavées, alors que l'Administration régionale Kativik (ARK) et l'Administration régionale crie (ARC) tiendront lieu de CRE pour leur communauté respective. La concertation en matière de développement socio-économique régional demeure ponctuelle. Un mécanisme visant à harmoniser l'exercice des pouvoirs et des responsabilités des trois groupes est prévu.
- Un processus de réflexion sur la mise en place d'un gouvernement autonome au Nunavik a commencé et, de façon générale, les communautés autochtones demandent plus d'autonomie dans la réalisation et la gestion de projets de développement.
- Sur le plan politique, les défis – scientifiques, environnementaux, sociaux, géostratégiques – posés par la question de la nordicité mobilisent de plus en plus l'attention des décideurs et mettent en lumière les ajustements à consentir dans le Nord-du-Québec afin d'assurer un établissement durable dans la région et des interventions adaptées au contexte nordique. Cette nouvelle prise de conscience prend depuis quelques années la forme d'engagements politiques, d'ententes et d'adaptation de lois, etc.



Mobilité des personnes et des marchandises

- La dissémination des localités du Nord-du-Québec sur plus de 840 000 km², leur éloignement des grands centres de services, le faible nombre d'habitants dans les communautés et l'existence de structures politiques et communautaires distinctes pour les quatre communautés présentes sur le territoire complexifient l'offre des services dans la région. Les différents acteurs doivent adapter leurs pratiques et acquérir une expertise qui tienne compte des spécificités régionales.
- L'absence de certains services dans les petites agglomérations fait en sorte que ces dernières doivent obtenir ces services dans ou en provenance d'agglomérations régionales plus grandes ou d'agglomérations du sud de la province ou de l'est ontarien. Cette situation augmente le nombre de déplacements.
- La forte croissance démographique dans les communautés autochtones entraîne une augmentation de la demande de services publics et de logements, et elle commande l'ajustement des infrastructures et équipements. Pour les Jamésiens, la tendance inverse pourrait être observée si la décroissance démographique attribuable à la baisse d'emploi et à l'émigration se poursuit. Sur le plan de la localisation spatiale, on peut entrevoir une augmentation de la demande en transport le long des côtes mais une diminution pour le sud de la Baie-James.
- En dépit de leur dispersion, les populations autochtones de chacun des deux territoires ont des liens sociaux et parentaux forts à l'intérieur de leur nation respective, ce qui a un impact sur leurs activités et leurs déplacements, tout comme sur certains aspects liés à la culture – congé scolaire lors des périodes de chasse (Goose Break), classes spéciales des Junior Rangers, etc.

- Les déplacements engendrés par les activités de subsistance de chasse, de pêche et de piégeage sont effectués sur l'ensemble du territoire, y compris dans les espaces parfois dépourvus de réseaux de transport structurés et officiels.
- La structure économique du Nord-du-Québec est marquée par l'importante exploitation des ressources naturelles, essentiellement exercée dans le sud de la Baie-James, et par les activités économiques de subsistance surtout pratiquées près des communautés locales autochtones, le long du littoral et le long des routes. Ces deux aspects introduisent un certain degré d'incertitude dans le développement régional puisque l'économie liée à l'exploitation des ressources est sujette à des fluctuations imprévues et qu'il est difficile d'anticiper à long terme la part du marché entre l'économie de subsistance et l'approvisionnement en produits extrarégionaux. De plus, les conditions économiques de la région demeurent parfois difficiles et le taux de chômage est élevé.
- Le processus d'approvisionnement connaît actuellement des transformations importantes tant à l'échelle régionale et nationale qu'à l'échelle mondiale. Le Nord-du-Québec ne bénéficie pas des possibilités de maillage, d'alliances stratégiques et d'offres de service compétitives, ni des mêmes possibilités d'ajustement technologique que l'on trouve dans le sud de la province.
- La croissance démographique et les projets de développement auront un impact à la hausse sur les volumes de marchandises transportées.
- Dans la région, il y a une forte utilisation de petites embarcations pour la pratique des activités récréatives et des activités de subsistance.
- On note une utilisation importante des VHR dans les villages autochtones.



Environnement, aménagement et développement durable du territoire

- Plusieurs outils de planification existent pour l'aménagement du territoire et ils diffèrent selon le cadre de planification des organisations municipales et régionales. La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme ne s'applique pas au nord du 55^e parallèle ni sur les terres de catégorie I à la Baie-James. Dans le premier cas, c'est la Loi sur les villages nordiques et l'Administration régionale Kativik qui encadre l'aménagement du territoire. Dans le deuxième cas, c'est la Loi sur les villages cris et le village naskapi. Aucune MRC n'a été constituée dans la région Nord-du-Québec. Dans le contexte de la mise en œuvre de la Paix des braves, une table de concertation regroupant les Cris et les instances gouvernementales a été mise sur pied afin de circonscrire et de documenter les enjeux relatifs à l'accès au territoire.
- En général, il y a une augmentation importante de la population au sein des communautés autochtones, ce qui amène des problèmes d'occupation de l'espace disponible dans certains villages.
- Le manque de gestion intégrée des ressources naturelles – hydroélectricité, forêts, mines, etc. – soulève des problématiques liées aux enjeux environnementaux, d'aménagement du territoire et d'occupation du territoire (récrétourisme, activités de subsistance, etc.). Ces diverses activités occasionnent aussi des conflits d'usage.

- La diversité de paysages favorise l'aménagement d'espaces réservés et protégés – parcs nationaux, réserves fauniques, etc. – qui commande la mise en place d'infrastructures de transport et structure les déplacements.
- La CBJNQ définit un régime spécifique et distinct au nord et au sud du 55^e parallèle, concernant le Processus d'évaluation et d'examen des répercussions sur l'environnement et le milieu social, applicable aux divers projets de développement. La CBJNQ détermine également, selon la compétence du projet – fédérale ou provinciale – le processus d'évaluation environnementale et les lois applicables lors de la réalisation de projets.
- L'application simultanée des procédures environnementales fédérale et provinciale pour un même projet d'aménagement, notamment en transport, complexifie la planification et prolonge les délais pour la réalisation du projet. Cependant, une entente de collaboration entre les gouvernements fédéral et provincial a été mise en œuvre afin de favoriser la coopération ainsi que la coordination des procédures d'évaluation environnementale. Cette entente exclut toutefois une part importante du territoire conventionné.
- Les besoins de diverses industries et des communautés engendrent une utilisation de matières dangereuses qui doivent être acheminées par voie terrestre et maritime.
- En vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE), la région Nord-du-Québec n'est pas tenue d'établir un plan de gestion des matières résiduelles et dangereuses résiduelles domestiques, comme les municipalités régionales de comté (MRC) et les communautés métropolitaines. Ces dernières sont donc admissibles à un programme de financement pour l'élaboration d'un plan de gestion, mais les municipalités du Nord-du-Québec n'étant pas regroupées dans une structure de MRC ne sont pas admissibles.
- Dans la région Nord-du-Québec, la gestion des matières résiduelles et des matières dangereuses résiduelles est presque inexistante. Cette situation est attribuable notamment à l'absence de plan de gestion des matières résiduelles et matières dangereuses résiduelles, au manque de moyens pour sensibiliser la population ainsi qu'aux coûts élevés de transport vers le sud pour leur recyclage ou leur élimination.

- Des matières dangereuses ont été répertoriées à de nombreux sites abandonnés – exploration minière, exploitation hydroélectrique, station météorologique, etc. – dispersés dans la région.
- Le réchauffement climatique dans le monde a des impacts dans le Nord-du-Québec. Il a des conséquences importantes sur le milieu naturel, causant notamment la fonte du pergélisol à certains endroits, le dégel hâtif de cours d'eau, un changement du régime des glaces, des précipitations et du couvert de neige. Ces impacts se répercutent sur le mode de vie des populations ainsi que sur les infrastructures. Il est complexe de quantifier l'ampleur des impacts du réchauffement climatique, et on ne peut prévoir sa tendance future.



Sécurité



Général

Faits saillants et éléments significatifs

- Les données issues des analyses des accidents dans le Nord-du-Québec sont difficilement comparables à celles du reste du Québec étant donné le contexte régional : densité de population, type de réseau, etc.
- Le délai de 48 heures observé par la Sûreté du Québec et les Forces armées canadiennes avant d'entreprendre des démarches de recherche et de sauvetage n'est pas adapté à certaines situations en milieu nordique. Les ressources locales sont donc mobilisées pour effectuer des interventions rapidement.
- L'augmentation de la fréquentation du territoire par le public voyageur a un impact sur la vocation du réseau, qui passe de spécifique à public, ce qui amène des changements quant à la demande de services liée à la sécurité en transport.

Autre attente et préoccupation signalées par le milieu et les usagers

- Afin de diminuer le temps d'intervention des premiers secours lors d'accidents ou de situations d'urgence, la population de la Baie-James a manifesté l'intérêt de pouvoir utiliser la même fréquence radio sur tout le territoire.



Aérien

Faits saillants et éléments significatifs

- Actuellement, aucun aéroport n'est tenu d'offrir sur place les services de protection contre l'incendie. Les agglomérations à proximité offrent ces services, sauf à l'aéroport La Grande Rivière où les services sont offerts sur place. Les aéroports privés assurent leurs propres services.
- Malgré la recommandation de Transports Canada à cet effet, certains aéroports ne sont pas dotés de génératrices d'urgence en cas de panne d'électricité.

- De nouvelles réglementations de Transports Canada liées à la sûreté et à la sécurité aux aérodromes obligeront les aéroports de la région à respecter de nouvelles exigences, notamment les plans de mesures d'urgence, le système de la gestion de la sécurité et la gestion de la faune.
- Certains atterrissages sont effectués en dehors des heures normales de travail des observateurs/communicateurs (CARS), ce qui fait que les pilotes n'ont pas accès aux données requises pour les approches aux instruments, soit la vitesse et la direction du vent, le calage altimétrique et l'état de la piste.
- À l'exception des planeurs, des ballons, des dirigeables, des avions ultralégers et des autogires, tous les aéronefs doivent être dotés d'une radiobalise de secours (ELT), ce qui facilite leur repérage en cas d'incident. Les opérations de recherche et sauvetage d'aéronefs sont effectuées par l'armée canadienne.
- Des incursions sur piste par des individus ou des animaux sont observées à certains aérodromes. Cette situation est attribuable au fait que certains aérodromes ne sont pas clôturés ou que la restriction d'accès au côté-air n'est pas respectée.

Autres attentes et préoccupations signalées par le milieu et les usagers

- Les principales préoccupations du milieu quant aux infrastructures et équipements portent sur l'amélioration des équipements d'urgence aux aéroports – génératrices, matériel de premiers secours – ainsi que sur la détérioration de la surface des pistes, des équipements d'entretien et du balisage à certains aérodromes.
- Concernant les services, la principale préoccupation est le manque de disponibilité des observateurs/communicateurs en dehors des heures de travail et la possibilité d'installer des systèmes météo automatisés pour minimiser le problème. De plus, le repérage du centre de la piste en période hivernale serait facilité par l'application d'un marquage.



Routier

Faits saillants et éléments significatifs

- Compte tenu que le réseau est sous la responsabilité de plusieurs gestionnaires, il n'y a pas d'uniformité en ce qui concerne le niveau d'entretien.
- Malgré que la R-1005 (N-805) soit un chemin forestier, elle est utilisée par le public voyageur comme lien entre Matagami et Lebel-sur-Quévillon, et ce, sans qu'il y ait adaptation du standard de construction en fonction du type d'utilisation. Les usagers qui préfèrent ne pas circuler sur ce type de route doivent emprunter le réseau routier de l'Abitibi-Témiscamingue, ce qui augmente le trajet de 200 kilomètres.

- Étant donné l'évolution du trafic liée à l'augmentation de l'exploitation des ressources, la capacité portante de certaines routes ne répond plus aux besoins.
- L'étroitesse et la faible capacité portante des accotements rendent difficile le dégagement des routes lors de pannes ou de vérification de charges par les conducteurs, particulièrement dans le cas de véhicules lourds.
- Au printemps, à l'automne et en cas de précipitations abondantes, il est difficile de maintenir le niveau d'entretien sur les routes gravelées empruntées par du trafic lourd.
- Étant donné le faible nombre d'aires de stationnement ou de vérification pour véhicules lourds aménagées sur le réseau routier régional, les camionneurs utilisent les abords de route afin d'effectuer des vérifications sur leur véhicule. Cette situation compromet leur sécurité ainsi que celle des autres usagers.
- La signalisation non standardisée sur l'ensemble des routes de la région engendre des problèmes de sécurité.
- La poussière et les cailloux soulevés par la circulation des véhicules sur les routes en gravier causent fréquemment des bris aux véhicules, particulièrement aux pare-brise, et posent des problèmes de visibilité, ce qui augmente le risque d'accidents (collision, sortie de route, etc.).
- La chasse au caribou pratiquée à proximité du réseau routier augmente le risque d'incidents avec les usagers de la route.
- Les longs parcours routiers peuvent entraîner de la fatigue chez les conducteurs, causant parfois de l'inattention à la conduite. De plus, en raison des distances, ceux-ci peuvent être davantage portés à circuler à des vitesses élevées. Enfin, les usagers doivent adapter leur conduite aux changements fréquents et parfois subits des conditions climatiques.

- Sur certaines routes d'accès aux aéroports du Nunavik, la conduite présente des difficultés dans les conditions de brouillard ou d'averses de neige.
- La terminologie utilisée concernant les conditions routières sur les routes sans statut du territoire de la Baie-James est maintenant uniformisée avec celle du réseau du Ministère. Ces informations sont maintenant accessibles dans le site Internet du MTQ.
- Étant donné que plusieurs sorties de route ne font pas l'objet d'un rapport d'accident ou de plainte, il est difficile d'en évaluer le nombre exact et la cause.

À partir des accidents routiers déclarés dans le Nord-du-Québec entre 1995 et 1999 et ayant fait l'objet d'un rapport d'accident, on constate les faits suivants :

- En général, les rapports d'accidents routiers contiennent peu de précisions, notamment concernant la localisation exacte.
- Le nombre d'accidents déclarés est de 3 759. De ce nombre, on note que 1 % sont des accidents mortels et 4,6 % sont des accidents avec blessés graves.
- Le nombre d'accidents par 100 habitants par an est de 2,0 pour le Nord-du-Québec comparativement à 2,8 pour l'Abitibi-Témiscamingue et 3,4 pour la Côte-Nord. Ce constat s'explique en partie par la faible densité de circulation dans la région. La proportion de décès et de blessés graves est cependant plus élevée dans la région que pour l'ensemble du Québec.
- Les accidents avec blessures corporelles se sont produits principalement sur une surface sèche, et la majorité des accidents avec dommages matériels seulement sont survenus sur une surface enneigée ou glacée.

- Il y a plus d'accidents en hiver comparativement au reste du Québec, et ce, en considérant la même période de quatre mois.
- Selon les rapports complémentaires rédigés par les policiers, la majorité des accidents routiers serait causée par des facteurs humains :
 - Inattention ou distraction;
 - Conduite/vitesse imprudente.
- Le nombre élevé de camions légers dans la région et le fait que certains types de véhicules utilitaires entrant dans cette catégorie se renversent plus facilement lors d'une sortie de route peuvent expliquer le nombre élevé d'accidents mortels et graves pour cette catégorie de véhicules. Ces faits expliquent aussi en partie le nombre élevé et la gravité des accidents survenus aux abords de route.
- Le nombre d'accidents mettant en cause des véhicules lourds est faible (12,8 %) proportionnellement au nombre élevé de ces véhicules qui circulent dans la région, soit généralement autour de 20 % du trafic. Ce constat va à l'inverse de ce qui est observé dans de nombreuses études internationales en la matière.
- Une part importante des accidents rapportés s'est produite à Chibougamau. Plusieurs de ces accidents sont liés aux manœuvres de stationnement en oblique en bordure de la route 167 qui traverse cette agglomération.

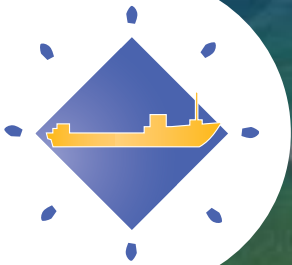
Afin de vérifier la vitesse pratiquée par les usagers sur différentes routes sur le territoire de la Baie-James, des études basées sur la vitesse observée par radar ont été effectuées en 2000 et 2003. À la suite de cet exercice, on constate les faits suivants :

- Sur la Route de la Baie-James, la vitesse affichée de 100 km/h était respectée par seulement 25 % des conducteurs de véhicules passagers; la moyenne des vitesses pratiquées était de 110 km/h tandis que la vitesse maximale mesurée se situait à 165 km/h. En ce qui concerne les conducteurs de véhicules lourds, 70 % respectaient la vitesse affichée; la moyenne des vitesses pratiquées était de 92,5 km/h tandis que la vitesse maximale mesurée se situait à 125 km/h.

- Sur la route 113, dans des secteurs où la limite de vitesse affichée est de 50 km/h, les résultats indiquent que la vitesse était respectée par seulement 4 % des conducteurs de véhicules avec passagers; la moyenne des vitesses pratiquées était de 76 km/h tandis que la vitesse maximale mesurée se situait à 115 km/h. En ce qui concerne les conducteurs de véhicules lourds, 13 % respectaient la vitesse affichée; la moyenne des vitesses pratiquées était de 74 km/h tandis que la vitesse maximale mesurée se situait à 105 km/h.

Autres attentes et préoccupations signalées par le milieu et les usagers

- Certaines communautés crie trouvent que les routes d'accès à leur village ne sont pas en bon état. De plus, elles considèrent que les chemins forestiers et miniers qui ne sont plus utilisés par les entreprises devraient faire l'objet d'entretien afin de permettre leur accès sécuritaire à l'ensemble du territoire.
- La population de la Baie-James aimerait que des travaux d'amélioration et de conservation soient effectués sur les routes (notamment du pavage), et que l'entretien de certaines routes soit amélioré. De plus, l'application du Code de la sécurité routière selon le statut de la route n'est pas connue de tous les usagers. Enfin, le Code apparaît parfois non adapté aux particularités du territoire, notamment en ce qui a trait aux heures de conduite et aux limites de charge.
- Sur certaines routes, le nombre de voies de dépassement, de haltes routières, d'aires de stationnement ou de vérification pour les véhicules lourds de même que celui des téléphones d'urgence est jugé insuffisant.
- La signalisation routière apparaît inadéquate, voire insuffisante dans les villages nordiques du Nunavik et sur certains chemins forestiers de la Baie-James, notamment aux passages à niveau.



Maritime

Faits saillants et éléments significatifs

- L'utilisation de téléphones satellites et du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) par les transporteurs améliore le délai d'intervention en cas d'urgence.
- L'utilisation de systèmes de positionnement géographique (GPS) à bord des navires, des remorqueurs et des barges améliore la sécurité grâce à un positionnement précis en tout temps.
- Le maintien d'une communication constante par radio entre les travailleurs sur la plage, sur la barge et sur le bateau améliore la sécurité des travailleurs et de la population.
- L'absence de balisage lumineux en bordure des berges près de certaines communautés cause des difficultés de repérage et augmente le risque de collision et de naufrage.

- À certains endroits dans le Nord-du-Québec, l'utilisation de barges pour effectuer les opérations de transbordement maritime est parfois risquée étant donné les conditions climatiques extrêmes – hautes vagues, importante amplitude des marées, forts vents et courants, etc. – ce qui peut engendrer des risques importants pour la sécurité, particulièrement là où il n'y a pas d'infrastructures maritimes. Ces conditions peuvent également être problématiques pour les utilisateurs de petites embarcations.
- La construction d'infrastructures maritimes au Nunavik améliore la sécurité d'utilisation des petites embarcations et celle du transbordement des marchandises.
- Certains utilisateurs d'embarcations ne se munissent pas des équipements de sécurité exigés par la réglementation, tels que veste de sauvetage, trousse de premiers soins, bateau de sauvetage, etc. Cette situation est causée notamment par les coûts d'acquisition importants de certains de ces équipements.
- Toutes les personnes qui utilisent des embarcations de plaisance doivent obtenir leur carte de compétence exigée par le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance. Toutefois, les autochtones qui les utilisent pour la pratique des activités de subsistance ne sont pas assujettis à ce règlement.
- Chacun des villages côtiers du Nunavik sera muni des équipements nécessaires pour les sauvetages en mer. À la Baie Déception, la Mine Raglan possède de tels équipements et dispose d'une équipe de sauvetage.
- Pour la plupart des lacs du Nord-du-Québec, il n'y a pas de relevés bathymétriques, ce qui rend parfois la navigation non sécuritaire.
- Le Règlement sur le transport maritime des passagers exige l'obtention d'un permis pour la pratique d'une telle activité. Toutefois, les pourvoiries en sont exemptées.

Autres attentes et préoccupations signalées par le milieu et les usagers

- Les bouées localisant les boyaux flottants utilisés pour l'approvisionnement en essence sont peu visibles dans l'obscurité ou le brouillard, ce qui augmente le risque de collision avec des embarcations.
- Les navigateurs de plaisance de la région considèrent que la formation liée à l'obtention de leur carte de compétence, exigée par le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, n'est pas adaptée aux particularités de la région et ils s'interrogent sur la pertinence d'être assujettis à cette réglementation.



Véhicules hors route (VHR)

Faits saillants et éléments significatifs

- Plusieurs dispositions de la législation encadrant l'utilisation des VHR ne sont pas toujours respectées dans la région : port du casque, âge minimum du conducteur, nombre de passagers circulant sur un même véhicule, etc. Cette situation est constatée même dans les agglomérations qui se sont dotées de règlements de sécurité pour les VHR.
- Le projet de règlement sur les VHR prévoit que la plupart des dispositions de la Loi sur les véhicules hors route ne s'appliquent pas au nord du 50° parallèle. Les travaux de révision du projet ne sont pas complétés.
- Dans certaines agglomérations, des utilisateurs de VHR circulent illégalement sur les routes ou aux abords des routes.

À partir des accidents de VHR déclarés dans le Nord-du-Québec entre 1995 et 1999 et ayant fait l'objet d'un rapport d'accident, on constate les faits suivants :

- En général, les rapports d'accidents de VHR contiennent peu de précisions, notamment concernant la localisation exacte.
- Sur les 248 accidents de VHR, 12 ont été mortels. Huit de ces accidents mortels se sont produits au Nunavik.
- Aucun accident ne s'est produit sur l'un des 37 passages autorisés, tous situés sur le réseau du Ministère.
- Étant donné la forte utilisation de VHR dans le Nord-du-Québec, on y constate un plus grand nombre d'accidents par habitant qu'en Abitibi-Témiscamingue.
- Près de la moitié des accidents de VHR se sont produits au Nunavik et touchent principalement des piétons et des véhicules à moteur.
- La majorité des accidents de VHR est causée par des facteurs humains :
 - conduite/vitesse imprudente;
 - conduite avec facultés affaiblies;
 - inattention ou distraction.
- Les conducteurs mis en cause dans les accidents de VHR sont principalement des jeunes de 29 ans et moins, dont la moitié avait entre 10 et 19 ans. Il est à noter que ces derniers représentent une part importante des utilisateurs de VHR dans le Nord-du-Québec.
- Les accidents de VTT ont causé, proportionnellement au nombre de véhicules, davantage de dommages corporels que ceux de motoneige.

Autres attentes et préoccupations signalées par le milieu et les usagers

- Une réglementation portant sur les VHR et applicable entre les 49° et 50° parallèles devrait tenir compte de l'utilisation particulière de ces véhicules par les habitants.
- Certains aspects de la réglementation afférente à l'utilisation des VHR devraient être appliqués au nord du 55° parallèle.
- La réglementation concernant la circulation des VHR sur les chemins publics devrait être assouplie afin de permettre aux usagers d'emprunter certains ponts de la région.
- L'absence de balisage et d'abris aux abords des sentiers de VHR réduit la sécurité et la mobilité des usagers.
- Les relations entre les fédérations de VHR et l'ensemble des intervenants des communautés sur le territoire de la Baie-James devraient être améliorées.
- L'importante présence des VHR sur les routes et à leurs abords insécurise parfois les usagers de la route.



Ferroviaire

Fait saillant et élément significatif

- La prise en charge d'un certain volume de marchandises par le réseau ferroviaire contribue à l'amélioration de la sécurité sur le réseau routier en réduisant le nombre de véhicules lourds en circulation. Cette prise en charge favorise également la conservation des routes.

Aucune attente ou préoccupation signalée par le milieu et les usagers



Transport collectif et services publics

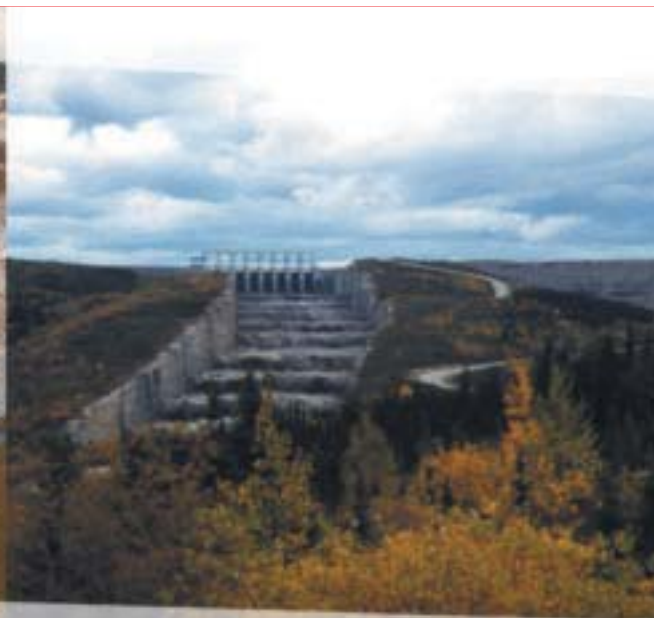
Faits saillants et éléments significatifs

- Compte tenu de la vaste étendue du territoire, le temps d'intervention des premiers secours peut être long, ce qui peut augmenter la gravité des accidents et causer des problèmes de logistique lors de l'évacuation des personnes.
- À la Baie-James, les services d'incendie sont équipés de matériel de désincarcération, à l'exception de Chapais. Au Nunavik, les services d'incendie ne sont pas munis de tels équipements, étant donné la faible possibilité de collision à haute vitesse.
- Tous les villages nordiques ne possèdent pas le garage nécessaire au remisage et à l'entretien des véhicules d'urgence.
- Au Nunavik, l'absence d'adresses municipales uniformisées augmente le délai de réponse aux appels d'urgence.
- Toutes les agglomérations ont un plan de sécurité civile. Un tel plan existe également sur une base régionale.

Autres attentes et préoccupations signalées par le milieu et les usagers

- Pour les compagnies d'autocars, les règles de transfert de services de nolisement entre les transporteurs en cas de situations d'urgence posent problème.
- Le nombre d'ambulances sur le territoire de la Baie-James est jugé insuffisant.





**Croissance
socio-économique**



Général

Faits saillants et éléments significatifs

- La production de biens de consommation dans la région étant faible et peu diversifiée, le volume d'approvisionnement est important. Pour plusieurs consommateurs et utilisateurs, les coûts de transport font croître le prix des biens de consommation, et les taxes à payer en sont d'autant augmentées. De plus, les changements d'habitudes de vie des autochtones, notamment au point de vue alimentaire, font augmenter l'approvisionnement en provenance de l'extérieur de la région.
- La forte croissance démographique des communautés autochtones entraîne une augmentation de la demande de services publics et la demande d'ajustement des infrastructures et équipements de transport.
- Les besoins en bâtiments et logements neufs ainsi que les travaux d'amélioration aux bâtiments existants induisent une demande importante en transport.

- L'essor du tourisme est limité par les coûts de transport et d'hébergement élevés ainsi que par les infrastructures parfois inadéquates ou insuffisantes.
- La concrétisation de divers projets d'exploitation du potentiel hydroélectrique, du potentiel des ressources naturelles et du potentiel des énergies alternatives – tourbe, éolienne, force marémotrice – nécessitera l'aménagement d'infrastructures et la création de services de transport.
- Le secteur manufacturier, essentiellement situé à la Baie-James, est peu développé. Les ressources naturelles brutes quittent donc la région, ce qui influe sur le type de transport pour ce secteur. Le manque d'industries de transformation de ces ressources limite les retombées économiques régionales.
- L'offre concurrentielle de transport est plus limitée que dans le sud de la province. Notons que la demande relativement faible et la dispersion de la population ne favorisent pas l'établissement et la rentabilité de plusieurs entreprises de transport, quel que soit le mode.
- Les coûts de réalisation d'infrastructures de transport sont élevés, notamment en raison des contraintes physiques de la région – grand nombre de rivières et de plans d'eau, éloignement, pergélisol – et de la distance d'approvisionnement.
- Dans plusieurs communautés, notamment les communautés isolées, l'approvisionnement en pièces et en main-d'œuvre peut être difficile et coûteux.
- Les résidents des villages nordiques du Nunavik bénéficient d'une aide financière provinciale visant la réduction du coût du transport des marchandises (RCTM). De plus, puisqu'ils ne sont pas reliés au réseau routier, un programme provincial leur accorde une réduction sur les coûts du transport aérien des personnes (programme RTA), et un programme fédéral vise à diminuer le coût des biens de consommation (programme Aliments-poste). Ce dernier programme touche également le village cri de Whapmagoostui. Enfin, la population du Nord-du-Québec ne peut bénéficier de l'entente gouvernement du Québec-Air Canada puisque ce transporteur n'est pas présent dans la région.

- Il y a plusieurs initiatives de mise en place de centres de formation professionnelle et technique dans la région.
- Les organisations et les entreprises régionales ont accru leur présence dans les secteurs de la construction et de l'exploitation des infrastructures de transport.

Autres attentes et préoccupations signalées par le milieu et les usagers

- La planification et la réalisation des projets en transport devraient engager le milieu dans une plus grande mesure.
- De façon générale, les populations du Nord-du-Québec sont sensibles à l'importance du recours à l'entrepreneuriat régional pour répondre à la demande de services de transport.
- Bien que le ministère des Transports ait une unité de services sur le territoire, soit son Centre de services de Chibougamau, une présence permanente est souhaitée par différents intervenants de la Baie-James. Au Nunavik, la prise en charge de tous les aspects liés au transport est souhaitée dans le contexte du processus d'autonomie gouvernementale.



Aérien

Faits saillants et éléments significatifs

- Le marché limité rend improbable la coexistence de plusieurs transporteurs aériens réguliers dans la région.
- Les transporteurs aériens régionaux, de propriété autochtone, contribuent de façon significative au développement social et sont sensibles aux conditions tarifaires. Bien que les tarifs au kilomètre soient comparables à ceux d'autres régions du Québec à desserte similaire, les distances importantes à parcourir font que le transport aérien est coûteux, particulièrement pour les vols intrarégionaux. Le transport aérien peut accaparer une part importante du budget familial, surtout en l'absence d'autres modes de transport. Pour nombre de citoyens du Nord-du-Québec, le transport aérien est inabordable.
- Les aéroports des villages autochtones sont exploités par des organismes autochtones, ce qui a un impact favorable sur le développement social et l'employabilité locale.

- Le nolisement occupe une place importante, notamment pour des objectifs d'affaires et de santé. Ces vols s'effectuent surtout en partance de Montréal, de Québec, de l'Abitibi-Témiscamingue, mais également à l'intérieur de la région, notamment de Kuujuaq. Certains facteurs – position géographique, coût de l'essence, taxes applicables – font qu'il est plus avantageux, pour certaines communautés du Nunavik, de noliser des appareils basés à Iqaluit (Nunavut).
- Certaines grandes entreprises offrent un service de transport interrégional à leurs employés, ce qui limite le développement du service public régional.
- L'hydravion est essentiel aux activités des nombreuses pourvoiries de la région. L'augmentation des coûts d'exploitation des petits aéronefs pourrait compromettre la stabilité ou le potentiel de croissance de ce secteur d'activité.
- Aérotourisme ECOfly Canada travaille à la promotion et au développement de l'aérotourisme. Certains circuits ont été élaborés et incluent deux destinations dans le Nord-du-Québec, soit Radisson et Chibougamau. Les défis sont liés notamment aux infrastructures d'accueil des avions et des pilotes ainsi qu'à la disponibilité de carburant.
- Bien que les compagnies aériennes soient exemptes de certains frais d'exploitation – frais d'atterrissage, de location – ceux-ci sont généralement plus élevés que dans le sud de la province. De plus, suivant la tendance internationale, les frais liés à la sécurité ont contribué à l'augmentation des coûts d'exploitation.

Autre attente et préoccupation signalées par le milieu et les usagers

- Les principales attentes du milieu concernent la diminution des coûts du transport aérien ainsi que l'allongement de certaines pistes, dans le but d'améliorer les services et de favoriser le développement socio-économique.



Routier

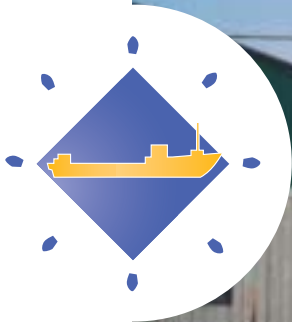
Faits saillants et éléments significatifs

- Le réseau routier, plus particulièrement les routes forestières et minières, facilite l'accès au territoire – exploitation des ressources, implantation de nouvelles entreprises, chasse, pêche, piégeage, écotourisme.
- Le réseau routier est structurant pour la croissance économique du sud de la Baie-James car il soutient les activités d'exploitation des ressources naturelles et énergétiques qui engendrent le transport de quantités importantes de marchandises sur le réseau routier.
- L'offre concurrentielle de transport routier est limitée, ce qui peut avoir un impact sur les tarifs.
- Le désenclavement des communautés criées par voie routière, à l'exception de la communauté de Whapmagoostui, a favorisé certains aspects du développement social et économique.

- Le coût du carburant est élevé dans toute la région. Au Nunavik, ce fait s'explique en partie par les frais de transport, mais il est surtout attribuable aux coûts élevés occasionnés par le stockage à long terme.
- La gestion et l'exploitation d'une bonne part du réseau routier sans statut sont effectuées par des organisations et des entreprises régionales.
- Certaines grandes entreprises offrent un service de transport par autobus à leurs employés, ce qui réduit le potentiel de marché pour les entreprises régionales.
- Le régime public d'assurance prévoit des indemnisations en cas de blessure ou de décès seulement lorsqu'un véhicule automobile est impliqué, alors que les VHR sont utilisés comme moyen de transport usuel dans les villages autochtones.
- Les examens de conduite sur route de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ne peuvent être subis à l'intérieur des communautés cries car leur réseau routier ne correspond pas aux standards applicables pour de tels examens. Ailleurs à la Baie-James, ce service est offert à Radisson et Chibougamau grâce à une unité mobile. Au Nunavik, pour le moment, Kuujuaq est le seul village où on peut passer des examens sur route.
- L'état des routes et les conditions météorologiques difficiles sont des éléments expliquant que plusieurs usagers se dotent de véhicules de type « camion léger », qui sont plus coûteux à l'achat et à l'usage.
- Au Nunavik, plusieurs usagers de la route n'immatriculent pas leur véhicule.

Autres attentes et préoccupations signalées par le milieu et les usagers

- Certains intervenants ont mentionné que l'inspection et l'entretien du réseau routier de la Baie-James devraient être effectués exclusivement par des entreprises régionales, plus particulièrement par des employés autochtones dans le cas des routes d'accès à leur communauté.
- Certaines municipalités trouvent insuffisante l'aide financière accordée pour l'entretien des chemins à double vocation et considèrent que les règles d'admissibilité au programme d'aide devraient être révisées.
- Les communautés et les entreprises de la Baie-James sont préoccupées par les modalités d'octroi des contrats et elles considèrent qu'une priorité devrait leur être accordée.
- Le nombre de points de service de la SAAQ et le type de services offerts dans la région sont jugés insuffisants.
- Les règles d'obtention d'un permis de conduire, l'immatriculation et les assurances sont des éléments ou processus qui manquent de précision pour les résidents du Nunavik.
- Au Nunavik, il est difficile d'obtenir une assurance pour les véhicules routiers. Il en va de même pour les résidents de la Baie-James qui circulent sur les routes en gravier.



Maritime

Faits saillants et éléments significatifs

- Les grandes entreprises des secteurs économiques et des transports, détenues en partie par des intérêts inuits du Nunavik, ont établi des alliances stratégiques et ont mis au point une offre de service intégré dont bénéficient les communautés nordiques. On observe que les coûts du transport maritime sont moindres depuis l'ouverture du marché à la libre concurrence.
- La construction d'infrastructures maritimes au Nunavik par un organisme régional permet à la région d'acquérir une expertise et crée de l'emploi saisonnier.

- Des mesures sont prises pour favoriser l'employabilité autochtone dans le secteur du transport maritime.
- La pêche commerciale au turbot et à la crevette contribue au développement socio-économique du Nunavik par la création d'emplois, la formation de main-d'œuvre locale et l'entrée de capitaux.
- L'utilisation des petites embarcations est essentielle à la pratique des activités de subsistance et contribue à la croissance des activités récréotouristiques.

Autres attentes et préoccupations signalées par le milieu et les usagers

- Certains intervenants et promoteurs ont manifesté un intérêt pour la construction d'une infrastructure maritime d'envergure dans un village côtier de la baie James. Cette infrastructure permettrait de desservir les communautés du Nord-du-Québec et du Nunavut, et de favoriser l'exploitation des ressources naturelles en facilitant leur exportation.
- L'application de taxes liées à l'achat des petites embarcations utilisées pour la pratique des activités de subsistance au Nunavik devrait être remise en question. De plus, la couverture d'assurance pour les petites embarcations pose des difficultés au terme du prêt couvrant leur achat.



Véhicules hors route (VHR)

Faits saillants et éléments significatifs

- Les véhicules hors route sont utilisés pour la pratique des activités de subsistance qui procurent jusqu'à 50 % de la viande et du poisson consommés par les autochtones, parfois même davantage pour certains ménages.
- La pratique récréative et touristique des VHR est une source de croissance économique qui existe à la Baie-James et est en cours de développement au Nunavik.
- L'achat, l'entretien et l'utilisation des VHR peuvent être moins onéreux que pour un véhicule routier, ce qui s'avère avantageux pour les familles à revenu modeste habitant dans les villages isolés. De plus, ces véhicules polyvalents leur permettent l'accès au territoire.
- Plusieurs usagers du Nord-du-Québec n'immatriculent pas leur VHR.

Autres attentes et préoccupations signalées par le milieu et les usagers

- Les Inuits considèrent que l'achat de VHR ou d'essence destinés à la pratique des activités de subsistance devrait faire l'objet d'une réduction des taxes.
- Les Cris et les Inuits mentionnent qu'il est coûteux, voire parfois impossible, d'obtenir des assurances pour les véhicules hors route.
- Certaines communautés souhaitent que les circuits de sentiers fédérés passent par les communautés crie afin de favoriser les activités touristiques.



Transport collectif et services publics

Faits saillants et éléments significatifs

- Les conditions d'admissibilité au Programme d'aide gouvernementale au transport collectif urbain ne peuvent être respectées par les agglomérations de la région en ce qui concerne le nombre d'habitants.
- Il existe trois programmes provinciaux de subvention au transport adapté.
- Il existe un programme de subvention au transport collectif rural.
- Il existe un programme d'aide financière couvrant certains frais de transport pour les étudiants cris et inuits devant quitter la région pour poursuivre leurs études. Ce programme n'est toutefois pas offert aux Jamésiens.

- Des services d'incendie sont présents dans toutes les agglomérations de la région, sauf à Valcanton et Villebois qui sont desservies par Normétal en Abitibi-Témiscamingue, et certaines agglomérations de la municipalité de Baie-James (MBJ) qui ont une entente de services avec les villes enclavées situées à proximité.
- Les forces policières sont présentes dans toute la région, au sein de trois organisations : la police crie, le Corps régional de police Kativik et la Sûreté du Québec. La GRC, quant à elle, intervient en cas d'infractions à des lois de compétence fédérale.
- La Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU) est présente dans la région et intervient en matière de protection de la forêt commerciale et des infrastructures importantes ou lorsque des populations sont menacées.

Autre attente et préoccupation signalées par le milieu et les usagers

- Certains véhicules d'incendie seraient en mauvais état dans les villages du Nunavik.



Ferroviaire



Faits saillants et éléments significatifs

- Le ministère des Transports du Québec a reconnu les lignes de chemin de fer situées dans la région Nord-du-Québec comme faisant partie du réseau de base du Québec.
- Une partie du réseau de la région a été démantelée il y a quelques années, ce qui peut nuire à la croissance de ce secteur de la région.
- Le transport ferroviaire est utilisé par l'industrie minière et forestière dont les volumes fluctuent selon les cycles économiques, ce qui rend aléatoire la rentabilité du service.
- La cour de transbordement de Matagami est présentement peu utilisée par rapport à son potentiel pour l'acheminement et la manutention des marchandises, dont les marchandises surdimensionnées.

Autre attente et préoccupation signalées par le milieu et les usagers

- Le maintien des liens ferroviaires sur le territoire de la Baie-James demeure un atout pour les expéditeurs et pour la croissance économique.



**Mobilité des personnes
et des marchandises**



Général

Faits saillants et éléments significatifs

- Il y a peu de données portant sur les origines et destinations pour le Nord-du-Québec. Quant aux principales raisons de déplacement, notons le travail, les affaires ainsi que les activités récréotouristiques.
- Le mouvement de marchandises est caractérisé par de l'approvisionnement. En ce qui concerne les expéditions, elles sont effectuées principalement du sud de la région et de la baie Déception.
 - L'approvisionnement est effectué surtout par bateau, avion et camion. Deux grands réseaux de distribution existent dans la province : celui de l'ouest du Québec à partir de Montréal et celui de l'est du Québec à partir de la ville de Québec. Une partie de l'approvisionnement provient de Québec à destination du secteur Chapais-Chibougamau via le Saguenay-Lac-Saint-Jean. Cependant, la majorité des marchandises acheminées dans la région provient directement de Montréal, qui constitue le centre d'approvisionnement, ou passe par Val-d'Or et l'aéroport La Grande Rivière qui sont des centres de transit.
 - Les expéditions sont, quant à elles, effectuées majoritairement par camion et par train. Elles proviennent principalement des industries forestière et minière ainsi que des pâtes et papiers. Elles sont donc susceptibles de varier en fonction du marché et du rythme de production.

- Le transport des produits pétroliers et celui des matières pondéreuses et non périssables se fait par bateau au Nunavik et par voie terrestre, majoritairement par la route, à la Baie-James. Quant au transport des marchandises périssables, du courrier, des biens de consommation courante ou sensibles aux délais de livraison, il est effectué par avion au Nunavik et essentiellement par camion à la Baie-James.
- Les déplacements liés au transport des matières résiduelles destinées au recyclage ou à l'élimination ainsi que des produits issus de nouveaux projets économiques (mines, pêcheries, etc.) demeurent difficiles à évaluer.
- L'utilisation de technologies telles que la télémédecine et la vidéoconférence offre une alternative aux pratiques actuelles exigeant des services de transport sur longue distance.

Aucune attente ou préoccupation signalée par le milieu et les usagers



Aérien

Faits saillants et éléments significatifs

- Le Nunavik est totalement tributaire de l'avion pour l'approvisionnement en marchandises périssables, en biens de consommation courante ainsi que pour le courrier et les biens nécessitant un transport rapide.
- Le transport aérien constitue le mode exclusif pour les déplacements des personnes en provenance ou à destination des communautés du Nunavik. Ce mode est donc indispensable, que ce soit pour les voyages d'affaires, les études, le transport médical ou les déplacements personnels, sur une base régionale et interrégionale.
- Considérant les centaines de kilomètres qui séparent les agglomérations jamésiennes et crie des grands centres politiques, économiques, technologiques et d'affaires que sont Montréal, Québec et Ottawa, le transport aérien est souvent le mode le plus indiqué pour assurer des déplacements rapides.

- La presque totalité des agglomérations possèdent un aéroport desservi par des transporteurs aériens offrant des services réguliers ou sont situées à moins de 120 km de route d'un aéroport offrant ces services. Les exceptions sont Lebel-sur-Quévillon, Matagami et le secteur Valcanton-Villebois. La majorité des aéroports accueillent des avions multimoteurs turbopropulsés de 40 passagers ou moins. Les compagnies aériennes se sont adaptées à la baisse d'achalandage des aéroports des communautés crie de la Baie-James maintenant reliées au réseau routier.
- L'aéroport La Grande Rivière est la porte d'entrée de la Baie-James et de la côte ouest du Nunavik alors que les aéroports de Puvirnituk et de Kuujuaq sont les aéroports les plus importants du Nunavik, notamment à cause de la présence d'hôpitaux régionaux. Les aéroports de Schefferville et de Wabush donnent, quant à eux, accès aux pourvoires de la région Nord-du-Québec situées au nord et à l'ouest de Schefferville. Les aéroports comptabilisant le plus grand nombre de mouvements de vol en 2003 sont Kuujuaq et La Grande Rivière, suivis de ceux de Kuujuarapik, Chibougamau, Puvirnituk et Waskaganish.
- Six aéroports répondent aux besoins des principales entreprises exploitant des ressources naturelles, soit la Mine Raglan et Hydro-Québec. À l'exception de l'aéroport La Grande Rivière, ces aéroports sont privés, mais ils sont toutefois accessibles aux autres aéronefs, moyennant autorisation.
- Si l'ensemble des pistes des aéroports nordiques, généralement de 3500 pieds par 100 pieds, répondaient pleinement aux besoins au moment où elles ont été planifiées et construites, il est possible que des ajustements soient aujourd'hui justifiés pour certaines d'entre elles afin de tenir compte des changements démographiques et économiques ainsi que des nouveaux types d'appareils.
- L'analyse des vols a démontré que les transporteurs aériens offrent un horaire de vols comportant des fréquences intéressantes compte tenu des populations desservies. Les allers-retours dans la même journée et les vols en fin de semaine demeurent toutefois limités. Ce constat portant sur la fréquence des vols s'applique aussi au territoire de la Baie-James, malgré le fait qu'il soit relié au réseau routier de la province. Il est admis que le nombre de vols annulés demeure faible et que les vols demeurent ponctuels malgré les conditions climatiques rigoureuses.

- Les services aériens offerts par les transporteurs sont généralement de bonne qualité et ne nécessitent que des ajustements pour les rendre encore plus efficaces. Essentiellement, les lacunes des services offerts concernent la durée des vols entre Montréal et la côte ouest de la région, le nombre élevé d'escales de plusieurs vols et l'âge des avions. Ces lacunes n'affectent aucunement la fiabilité des services aériens mais elles ont des impacts sur le confort assuré aux passagers.
- Les vols nolisés effectués dans le Nord-du-Québec ont principalement des objectifs d'affaires (privées et publiques) ou de santé. Bien que plusieurs soient effectués à l'intérieur de la région, ils ont majoritairement le Sud comme point de départ. Ils proviennent principalement des régions de l'Abitibi-Témiscamingue, de Montréal, de Québec et de Kuujuaq. Les besoins de vols directs et de diminution des coûts de déplacement constituent les raisons les plus importantes pour l'utilisation des services de nolisement.
- L'aviation spécialisée (aviation de brousse, hélicoptères) répond essentiellement à des besoins de déplacement spécifiques, et les services offerts en région, tout comme les installations, semblent répondre aux besoins. S'il existe des faiblesses, elles se situent sur le plan de la disponibilité de quais, de rampes et de carburant d'aviation de type 100LL pour les propriétaires privés qui désirent pratiquer l'aérotourisme. Ces lacunes sont constatées à l'échelle du Québec, mais elles demeurent toutefois plus aiguës dans le Nord-du-Québec. Il est possible de louer des hélicoptères à partir de diverses bases d'exploitation, dont Val-d'Or, La Sarre, Chibougamau, Radisson et Kuujuaq. Les avions de brousse appartiennent généralement aux exploitants de pourvoiries et à quelques entrepreneurs offrant les services de vols nolisés.
- L'hélicoptère est essentiellement utilisé pour l'exploration minière, les relevés géotechniques et scientifiques ainsi que pour les besoins liés à l'aménagement et à l'exploitation des installations hydroélectriques. Ce mode de transport est également utilisé par les chasseurs, pêcheurs et trappeurs.

- L'achat de carburacteur est possible dans l'ensemble de la région, exception faite des aéroports des villages cris. Cette dernière situation s'explique par la disponibilité de ce type de carburant à proximité, c'est-à-dire à l'aéroport La Grande Rivière. Aux aéroports privés d'Hydro-Québec, un avis préalable est nécessaire pour l'achat de carburacteur. Quant à l'essence d'aviation 100LL pour les avions à pistons, elle est disponible à la pompe à 5 aéroports et en baril à quelques villages nordiques. La majorité des hydroaéroports en offrent aussi.
- Le transport aérien est un maillon essentiel pour le transport médical. Le transport non urgent est effectué par une entreprise privée à Chibougamau et par vols réguliers aux autres aéroports de la région. Quant au transport d'urgence vers les centres hospitaliers régionaux, il emprunte un appareil en attente au sol ou il réquisitionne des appareils effectuant des vols réguliers. Au Nunavik, les appareils ne sont pas adaptés pour ce genre de transport. À partir des hôpitaux régionaux, le transport d'urgence vers l'extérieur de la région est effectué soit par le service d'évacuation aéromédicale du Québec (EVAQ) offert par le Service aérien gouvernemental (SAG) vers Québec ou Montréal, soit par certaines entreprises disposant d'appareils aménagés à cet effet vers l'Abitibi-Témiscamingue ou vers Montréal. Le service EVAQ n'est pas offert à certains aéroports en raison de la longueur insuffisante de la piste. De plus, l'accès d'EVAC à Puvirnituq, où l'on trouve un centre de santé régional, pose problème principalement en raison du type de surface de la piste, de sa condition et de l'absence d'équipements requis pour le dégivrage des appareils.
- Pour ce qui est des biens de consommation transportés par avion, il existe deux itinéraires. Pour les villages de la baie d'Ungava (de Kangiqsualujjuaq à Aupaluk), First Air effectue des vols tout cargo entre Val-d'Or et Kuujuaq, et les marchandises en direction des autres villages sont transportées par Air Inuit sur ses vols réguliers. Pour la côte d'Hudson, Air Inuit achemine à partir de l'aéroport La Grande Rivière la marchandise arrivée par camion, avec des vols tout cargo et des vols combinés. Ces itinéraires sont déterminés par le programme Aliments-poste dans le cadre duquel est transportée une part importante du cargo à destination du Nunavik.
- Quant au courrier à destination des villages de l'Ungava, de Kangiqsualujjuaq à Salluit, il est transporté par First Air à partir de Montréal jusqu'à Kuujuaq, et de là, il est redistribué dans les villages par Air Inuit. Pour les villages de la côte d'Hudson, de Kuujuarapik/Whapmagoostui à Ivujivik, le courrier prioritaire, express et les lettres sont transportés par Air Inuit à partir de Montréal,

sauf le courrier en provenance de l'Abitibi-Témiscamingue qui est déposé à Kuujjuarapik par Air Creebec en provenance de Val-d'Or. Les autres produits postaux (magazines, colis, etc.) sont transportés par camion jusqu'à l'aéroport La Grande Rivière et pris en charge par Air Inuit. Kuujjuarapik/Whapmagoostui et Kuujjuaq servent de relais pour le courrier transitant à l'intérieur du Nunavik.

- À la Baie-James, seul le courrier prioritaire, express et les lettres à destination des villages de Wemindji, Eastmain, Waskaganish et Nemaska est livré par avion, et ce, à partir de Val-d'Or par Air Creebec. Les autres agglomérations sont desservies par transport terrestre à partir de Montréal et Val-d'Or, sauf pour Oujé-Bougoumou, Chapais, Chibougamau et Mistissini dont le courrier passe par le Saguenay-Lac-Saint-Jean. Le courrier sortant est acheminé par avion ou camion vers Val-d'Or pour être ensuite dirigé vers l'Abitibi-Témiscamingue, Montréal ou la Baie-James.
- Sur le plan de la logistique de l'approvisionnement aérien en marchandises dans certains villages nordiques au Nunavik, les limites imposées par les infrastructures et les équipements d'entreposage ainsi que les services de manutention posent des problèmes de qualité des services.

Autres attentes et préoccupations signalées par le milieu et les usagers

- Certaines communautés n'ayant pas d'aéroport, d'héliport ou d'hydroaérodrome ont manifesté l'intérêt de voir aménager une telle infrastructure dans leur communauté.
- L'amélioration et l'implantation des infrastructures aéroportuaires constituent une demande de plusieurs agglomérations.
- La réduction du temps de transport vers la côte ouest de la région et le coût des déplacements en avion sont des préoccupations toujours significatives des habitants du Nord-du-Québec.
- Divers intervenants du Nunavik souhaitent une amélioration des services aériens à Puvirnituq.



Routier



Faits saillants et éléments significatifs

- Le réseau routier régional est en majeure partie concentré sur le territoire de la Baie-James, à l'exception de la route reliant la Baie Déception au complexe minier Raglan.
- Le réseau routier dans le Nord-du-Québec ne relie pas toutes les agglomérations : un village cri et tous les villages inuits n'ont pas de lien routier entre eux, ni avec le reste de la province. Les grandes distances ainsi que les faibles niveaux potentiels de circulation en l'absence de projets de développement économique majeurs font en sorte que la construction de nouvelles infrastructures routières est difficilement envisageable.
- En général et en comparaison avec le reste du Québec, les routes sont peu achalandées. Au cours des années, le réseau a toutefois été sollicité davantage, notamment à la suite de l'intensification de l'exploitation hydroélectrique, forestière et minière ainsi que du tourisme associé à la chasse, à la pêche et aux activités récréotouristiques. Le désenclavement routier de certaines communautés cries a aussi contribué à l'augmentation de l'achalandage. Plus spécifiquement, la mise en chantier, en 2003, du projet hydroélectrique Eastmain-1 a eu un effet notable sur l'achalandage de certaines routes.

- Parmi les principaux liens qu'il est possible d'établir en ce qui concerne la mobilité des usagers du territoire de la Baie-James, notons les secteurs de mobilité suivants :

Sur le plan intrarégional :

- Radisson – Matagami – Lebel-sur-Quévillon – Chibougamau;
- Chisasibi – Radisson;
- Nemaska, Oujé-Bougoumou, Mistissini et Chapais – Chibougamau;
- Les communautés cries de la côte ouest entre elles.

Sur le plan interrégional :

- Le secteur Valcanton-Villebois vers l'Abitibi-Ouest (La Sarre);
 - Matagami, Lebel-sur-Quévillon et Waswanipi vers l'Abitibi-Témiscamingue (Amos, Rouyn-Noranda et Val-d'Or);
 - Le secteur Waswanipi-Oujé-Bougoumou – Chapais – Chibougamau-Mistissini vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean;
 - Les communautés cries de la côte ouest et Radisson vers l'Abitibi-Témiscamingue (Amos, Rouyn-Noranda et Val-d'Or).
- Selon les données recueillies à la barrière du kilomètre 6 sur la route de la Baie-James (Matagami-Radisson), l'achalandage pour l'année 2002 fait état de 54 700 entrées de véhicules. Le débit journalier moyen annuel (DJMA) estimé est de 300 véhicules pour les 100 premiers kilomètres et d'environ 100 véhicules pour le reste de la route. Ces chiffres représentent une augmentation en comparaison avec les comptages de 1996. Les déplacements liés aux affaires représentent 51 % de la circulation, dont plus de la moitié serait attribuable à l'exploitation forestière; ceux attribuables à la villégiature (camping, chasse, pêche) totalisent 22 %, et les visites industrielles représentent 2 %. Les déplacements motivés par d'autres raisons, notamment les déplacements des résidents, comptent pour 25 %. Mentionnons que la chasse au caribou, qui se déroule sur une période de trois mois, a pour effet d'augmenter la densité de circulation pendant cette période.

- La route du Nord sert aux besoins de déplacement des entreprises forestières et d'une compagnie minière, mais également aux touristes et pour les besoins de l'exploitation et de l'aménagement hydroélectrique. En 2002-2003, on évalue le DJMA de cette route à environ 210 pour la section au sud du kilomètre 108 et à environ 110 au nord du kilomètre 108.
- Quant à la route Transtaïga, elle est principalement utilisée pour l'exploitation des installations hydroélectriques et de plus en plus sollicitée pour l'accès aux pourvoiries du secteur et la chasse au caribou. Elle est également largement utilisée par les communautés autochtones pour l'accès à leur territoire de trappe. Il n'existe pas de données précises concernant l'achalandage attribuable à ces utilisateurs.
- En ce qui concerne les routes du réseau du ministère des Transports, des comptages effectués en 2002 révèlent les DJMA suivants :

Route	Section de trafic	DJMA 1992	DJMA 1996	DJMA 2002	Tendances
113	Au sud de Chapais	590	520	690	Légère hausse probablement attribuable à la création de la région Nord-du-Québec
113	Au nord de Chapais	1350	1490	1670	Légère hausse probablement attribuable à l'expansion du village d'Oujé-Bougoumou
167	Au sud de Chibougamau	1470	1480	1500	Stable
167	Au nord de Chibougamau	490	420	450	Stable
109	Au nord de l'intersection avec la route de Joutel	990	810	370	Importante tendance à la baisse attribuable à la fermeture de Joutel
109	Au sud de l'intersection avec la route de Joutel	450	450	440	Stable

- Les limites de charges imposées aux camions lourds durant la période de dégel s'appliquent seulement sur le réseau sous l'autorité du Ministère.
- Bien que le réseau de chemins d'intérêt local du Nunavik soit restreint, ces routes ont une importance fondamentale pour l'approvisionnement en eau et l'évacuation des eaux usées par camion, pour la livraison des marchandises, pour l'accès aux infrastructures aéroportuaires et maritimes ainsi que pour les déplacements quotidiens.
- Les projets d'amélioration ou de développement routier ne tiennent pas toujours compte de l'ensemble des besoins – exploitation des ressources, activités récréotouristiques et mobilité des personnes, etc. – actuels et potentiels des divers usagers. Cette situation ne permet pas d'optimiser leur utilisation, ni les ressources financières qui y sont consenties.

Autres attentes et préoccupations signalées par le milieu et les usagers

- L'amélioration des routes de la Baie-James constitue une préoccupation récurrente des usagers de la route.
- Le niveau de service et l'octroi de contrats d'entretien de certaines routes composant le réseau routier de la Baie-James, y compris les chemins forestiers, constituent des préoccupations du milieu.
- L'amélioration des liens intrarégionaux est une préoccupation significative des usagers de la route. Cette préoccupation se manifeste notamment par la demande de liens routiers est-ouest entre, d'une part, Matagami et Lebel-sur-Quévillon (R-1005) et, d'autre part, Valcanton et Villebois. L'aménagement de liens vers le nord fait également l'objet de représentations depuis quelques années, soit :
 - Caniapiscau vers Kuujjuaq avec embranchement vers Schefferville;
 - Whapmagoostui/Kuujjuarapik vers Radisson;
 - Secteur Valcanton-Villebois vers la rivière Rupert;
 - Villebois vers Matagami en passant par Joutel.



Maritime

Faits saillants et éléments significatifs

- Étant donné l'absence d'un réseau routier reliant les villages du Nunavik à un lieu majeur d'approvisionnement comme le sud du Québec, le transport maritime est le mode le plus approprié actuellement pour l'acheminement des marchandises volumineuses ou pondéreuses et celui des produits pétroliers et miniers. De façon plus générale, l'ensemble des villages côtiers du Nord-du-Québec peut toutefois bénéficier de services de transport maritime de juin à octobre, dans certains cas, uniquement par barge. Les liaisons les plus connues sont celles entre :
 - 1) Les villages côtiers du Nord-du-Québec;
 - 2) Les communautés nordiques du Nunavik et le sud du Québec;
 - 3) Certains villages cris et Moosonee.

- La quantité de marchandises envoyées par bateau au Nunavik a tendance à augmenter, mais elle fluctue également selon les projets de construction.
- Les petites embarcations occupent une place prépondérante dans la mobilité de la population du Nord-du-Québec parce qu'elles revêtent un caractère utilitaire – pour la pratique des activités de subsistance et les déplacements entre les villages – et en raison de l'espace environnant qui favorise leur utilisation sur le plan récréatif. Cet aspect est particulièrement établi pour l'ensemble des villages côtiers du Nord-du-Québec, mais encore peu documenté pour les eaux intérieures (lacs, rivières).
- L'amplitude des marées, la force des courants, la longue période d'englacement des voies navigables et les aires de manœuvre restreintes dans certaines communautés comptent parmi les facteurs qui imposent des contraintes majeures d'accessibilité et entraînent des délais lors des opérations de transbordement.
- La période de navigation pourrait être prolongée, au cours des années à venir, en raison de la diminution graduelle du couvert de glace.

Autres attentes et préoccupations signalées par le milieu et les usagers

- La réalisation d'une infrastructure maritime d'envergure du côté de la baie James est souhaitée par certains intervenants.
- La mise en place de marinas est souhaitée par certaines communautés crie.



Véhicules hors route (VHR)

Faits saillants et éléments significatifs

- Au Nunavik, les VHR sont les principaux moyens de transport utilisés pour les déplacements courants à l'intérieur des villages. Dans toute la région, les autochtones utilisent les réseaux informels de VHR pour la pratique des activités de subsistance. Les Jamésiens utilisent principalement les sentiers fédérés pour la promenade et ils empruntent également les sentiers non fédérés et informels pour les activités de chasse et de pêche sportives.

- Les sentiers fédérés de motoneige sont accessibles à partir de l'Abitibi-Témiscamingue et du Saguenay-Lac-Saint-Jean et relient la majorité des agglomérations du sud de la Baie-James. La localité de Radisson possède un réseau non fédéré en boucle fermée. Les communautés criées habitant l'intérieur des terres joignent le réseau fédéré de motoneige par les sentiers informels. La multitude de chemins forestiers et les corridors des lignes de transport d'énergie sont utilisés comme sentiers informels auxquels il faut ajouter les voies hors sentiers. Tant pour la motoneige que pour le VTT, il est difficile de connaître la longueur et l'étendue de ce réseau informel, par ailleurs généralement non balisé. Des postes d'essence sont présents dans toutes les agglomérations.

Autres attentes et préoccupations signalées par le milieu et les usagers

- Les principales préoccupations quant aux VHR sont :
 - L'aménagement, l'entretien et le balisage de sentiers;
 - La construction d'abris aux abords des sentiers.
- Considérant les caractéristiques du territoire et de la population, certains croient qu'une déréglementation pourrait être envisagée afin de permettre aux utilisateurs de VHR de circuler légalement sur certains abords des routes publiques sur le territoire de la Baie-James.



Transport collectif et services publics

Faits saillants et éléments significatifs

- Il y a une nécessité de documenter les besoins et de trouver des façons de concilier et de coordonner les services en transport collectif dans l'ensemble de la région.
- Généralement, l'offre de service dans le secteur des transports collectifs se base sur une masse critique de demandes qui peut difficilement être atteinte dans le Nord-du-Québec étant donné la population peu nombreuse et répartie dans un grand nombre de villes et de villages. Toutefois, considérant la croissance démographique, l'offre de certains services de transport collectif devra s'ajuster à la demande.
- Un seul mode de transport collectif des personnes est offert dans toutes les agglomérations, il s'agit du transport scolaire.

- On trouve neuf agglomérations de taxi à la Baie-James, comptant 26 permis. Les taxis sont souvent utilisés pour couvrir de longues distances. Au Nunavik, on trouve deux agglomérations de taxi sans permis à l'heure actuelle. Cependant, du transport est offert de façon informelle dans certains villages.
- Les services de transport adapté pour les personnes handicapées sont peu présents à la Baie-James où ils ne sont offerts qu'à Chapais et Chibougamau. Au Nunavik, des efforts ont été entrepris afin de doter chacun des villages d'un véhicule adapté au transport des personnes handicapées.
- Certains villages crie disposent d'un autobus pour assurer les déplacements de leurs résidents.
- Des circuits réguliers de transport interurbain par autocar se rendent à Matagami, Lebel-sur-Quévillon, Waswanipi, Chapais et Chibougamau pour relier ces municipalités entre elles et au reste du territoire québécois. Les autres agglomérations ne sont pas desservies. Pour les autres offres de transport par autocar, il s'agit de contrats de nolisement ou de transport par abonnement. À la Baie-James, une partie de ces activités de transport par autocar dépend de l'exploitation des ressources et du tourisme industriel. Les communautés crie sont aussi des clientèles assidues du transport nolisé par autocar.
- L'inexistence d'un lien routier direct entre Lebel-sur-Quévillon et Matagami ne permet pas d'améliorer l'offre de services de transport interurbain dans le sud du territoire.

- Les principales destinations hors région pour raisons médicales sont les centres hospitaliers de l'Abitibi-Témiscamingue et du Saguenay–Lac-Saint-Jean ainsi que ceux de Québec et Montréal. En matière de transport préhospitalier terrestre, les services offerts dans la région sont variables :
 - À la Baie-James, des ambulances exploitées par des techniciens ambulanciers ou des premiers répondants sont présentes dans les villes et la municipalité de Baie-James (majoritairement des techniciens ambulanciers) et dans tous les villages cri (majoritairement des premiers répondants). Il y a parfois mise en commun des services ambulanciers dans certaines zones limitrophes. Chaque village cri a de plus une fourgonnette de 6 à 15 passagers, utilisée pour le transport vers les établissements de santé et l'aéroport, mais elles ne sont pas adaptées au transport de passagers sur civière ou chaise roulante.
 - Au Nunavik, le transport préhospitalier terrestre est effectué dans quatre villages à ce jour, à l'aide de véhicules d'urgence médicale (dont des VHR). Le service est assuré par des premiers répondants. Dans les autres villages du Nunavik, les gens assurent pour l'instant leur propre transport d'urgence, mais une personne par village est engagée pour le transfert de patients à l'aéroport.

Autre attente et préoccupation signalées par le milieu et les usagers

- L'amélioration de l'offre de service de transport collectif, le coût élevé du transport interurbain et le maintien des itinéraires existants constituent des préoccupations pour les résidents de la Baie-James.



Ferroviaire

Faits saillants et éléments significatifs

- Il n'y a pas de transport ferroviaire de passagers dans la région, mais le Canadien National (CN) offre le service de transport de marchandises. Un tronçon se rend jusqu'à Chibougamau en passant par le Saguenay-Lac-Saint-Jean. Plus à l'ouest, un tronçon permet de relier Matagami au réseau qui traverse l'Abitibi-Témiscamingue. Depuis quelques années, le CN tend à diminuer ses services et ses investissements sur les réseaux secondaires comme ceux de la région Nord-du-Québec au profit de ses lignes principales du Québec.
- Le transport ferroviaire est essentiellement utilisé par les industries minière, forestière et des pâtes et papiers, dont les volumes de marchandises fluctuent selon les cycles économiques. Ce mode de transport demeure également essentiel pour le transport de produits pétroliers et chimiques ainsi que celui des matériaux hors normes dans l'industrie hydroélectrique.

- Bien que plusieurs expéditeurs préfèrent le camionnage pour assurer le transport du matériel, le mode ferroviaire constitue une solution concurrentielle au transport routier des marchandises, notamment pour le vrac solide et les produits chimiques. Il est particulièrement performant et avantageux pour les acheminements sur long parcours (plus de 700 km).
- L'aménagement d'un lien ferroviaire entre Kuujuaq et Schefferville a souvent fait l'objet de discussions et d'échanges entre plusieurs intervenants et promoteurs. L'intérêt d'un tel projet s'inscrit toutefois dans le contexte d'une réflexion plus vaste portant sur la réalisation d'un lien terrestre entre le Nunavik et le sud du Québec. Cette réflexion soulève des défis techniques et des problématiques économiques de taille, notamment sur les plans de la rentabilité, du partenariat et des impacts sur les autres modes de transport.

Autre attente et préoccupation signalées par le milieu et les usagers

- Au cours des dernières années, les expéditeurs du Nord-du-Québec, tout comme de ceux l'Abitibi-Témiscamingue et du Saguenay-Lac-Saint-Jean, ont manifesté leur mécontentement concernant la qualité et le niveau d'entretien des infrastructures, la qualité des wagons, le service à la clientèle et le suivi du matériel. Malgré les améliorations apportées, les préoccupations concernant la qualité du service demeurent d'actualité.



Environnement, aménagement et développement durable du territoire



Général

Faits saillants et éléments significatifs

- Au Nunavik, en raison du réchauffement climatique, le dégel du pergélisol est de plus en plus profond à certains endroits, ce qui engendre son instabilité et complexifie la planification en transport. La poursuite d'un tel réchauffement occasionne des impacts sur la durabilité des infrastructures de transport. Ce réchauffement a également des conséquences sur l'accès au territoire pour la pratique des activités de subsistance, étant donné la période de dégel plus hâtive et le gel plus tardif ainsi que les hivers généralement plus doux – la glace des cours d'eau est plus mince, le pergélisol est instable à certains endroits, etc.
- Afin de déterminer l'ampleur de l'impact des changements climatiques sur les infrastructures de transport, des lectures de la température du sol sous les pistes d'atterrissage, sous les routes d'accès et sous les sites naturels environnants sont effectuées.
- L'augmentation de la population dans certains villages autochtones cause des problèmes d'occupation des espaces habités et pourrait amener, entre autres, une demande accrue en matière d'aménagement d'infrastructures et d'équipements de transport.

- Il existe une difficulté de cohabitation entre la pratique des activités récréotouristiques, de subsistance et d'exploitation des ressources sur les terres publiques de catégories II et III. Le développement de l'accès a pour effet d'exacerber cette difficulté de cohabitation par l'augmentation de la fréquentation du territoire.
- Peu de matières résiduelles ou de matières dangereuses résiduelles sont acheminées hors de la région pour leur recyclage ou leur élimination.
- Le transport de matières dangereuses en milieu isolé ou peu habité est fréquent. Étant donné que les services d'urgence environnementale sont parfois situés à des distances importantes sur le territoire, le temps d'intervention lors de déversements accidentels peut être long.

Autres attentes et préoccupations signalées par le milieu et les usagers

- Le nettoyage d'anciens sites d'exploitation minière et d'écrasement d'avions au Nunavik ainsi que la gestion des matières résiduelles sont essentiels pour la protection de l'environnement.
- Il n'y a pas de financement pour le transport des matières résiduelles et des matières dangereuses résiduelles vers le sud de la province, où sont situés les services.
- L'intégration des procédures environnementales fédérale et provinciale pour l'ensemble des terres conventionnées du domaine public est souhaitable (terres de catégories II et III).



Aérien

Faits saillants et éléments significatifs

- Au Nunavik, des déformations causées par la fonte du pergélisol sont observées sur certaines pistes d'atterrissage.
- Les opérations de ravitaillement en carburant peuvent présenter des risques environnementaux si les procédures ne sont pas suivies correctement.
- Le glycol utilisé pour le dégivrage des ailes d'avion peut contaminer les eaux de surface. Cependant, ce produit n'est utilisé qu'en faible quantité dans la région. D'autre part, l'usage de l'urée comme déglacant sur les aires de mouvements asphaltées entraîne la formation de nitrates dans les sols environnants. Ces nitrates peuvent migrer vers la nappe phréatique et provoquer sa contamination. Le formate de potassium constitue un substitut valable mais encore peu utilisé, notamment en raison de son prix élevé et de son efficacité réduite à certaines températures.

- Tous les aérodromes et hydroaérodromes ne sont pas dotés d'équipement d'intervention d'urgence en cas de déversement accidentel, ce qui augmente le risque de contamination de l'environnement.
- Les mouvements aériens sur les pistes en gravier soulèvent de la poussière, ce qui peut affecter la qualité de vie de la population résidant à proximité et peut contribuer à aggraver certains problèmes de santé.
- En période estivale, la SOPFEU est présente sur le territoire de la Baie-James à sa base secondaire de Matagami ainsi qu'aux bases d'appoint de Chibougamau et Lebel-sur-Quévillon. Un avion de surveillance est basé à l'aéroport La Grande Rivière.
- Les avions ou hélicoptères qui effectuent des vols à basse altitude peuvent perturber la faune. Transports Canada n'a pas adopté de règlement concernant l'altitude de vol au-dessus des troupeaux d'animaux sauvages, tel qu'il en existe un pour les vols au-dessus des élevages de volailles ou d'animaux à fourrure. Il existe cependant une pratique recommandée. Concernant les vols militaires à basse altitude, l'OTAN s'est dotée d'une procédure visant à limiter les impacts sur les troupeaux de caribous.
- On trouve fréquemment des déchets et du matériel abandonné aux sites d'atterrissage non officiels – campements, sites privés d'activité industrielle, etc.

Autre attente et préoccupation signalées par le milieu et les usagers

- Les utilisateurs de petits aéronefs amerrissent parfois sur des lacs qui constituent la source d'eau potable de certains villages autochtones, ce qui engendre des risques de contamination de l'eau en cas de fuites ou d'accidents.



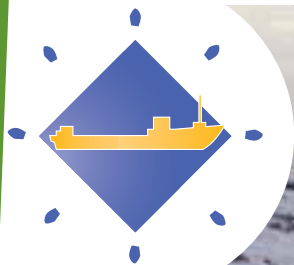
Routier

Faits saillants et éléments significatifs

- Au Nunavik, des déformations causées par la fonte du pergélisol sont observées sur certaines infrastructures routières.
- La poussière soulevée lors de la circulation sur les rues en gravier dans les communautés peut affecter la qualité de vie de la population et peut contribuer à aggraver certains problèmes de santé.

Autre attente et préoccupation signalées par le milieu et les usagers

- Au Nunavik, la mise en place de liens terrestres permanents soulève des questionnements quant aux impacts potentiels sur le milieu naturel et la façon d'occuper le territoire.



Maritime

Faits saillants et éléments significatifs

- Le réchauffement climatique engendre présentement une diminution du couvert de glace dans l'Arctique.
- Dans certains villages côtiers du Nord-du-Québec, l'entreposage des conteneurs et l'accostage des barges ainsi que des petites embarcations s'effectuent directement sur la plage. Cette situation a pour effet d'augmenter l'érosion des berges, la compaction du sol et la quantité de matières en suspension dans l'eau. La mise en place d'infrastructures maritimes au Nunavik diminue ces impacts négatifs sur la faune et le milieu physique environnant.
- Au Nunavik, le transbordement de produits pétroliers s'effectue par barge ou par boyau flottant, ce qui augmente le risque de contamination de l'environnement advenant un bris ou un déversement accidentel.

- Les pétroliers sont munis d'équipements répondant aux normes liées aux déversements. D'autre part, des équipements d'intervention d'urgence pour les déversements en mer sont entreposés à Iqaluit. Les brise-glaces de la Garde côtière sont également munis de tels équipements.
- Les transporteurs maritimes sont tenus de disposer d'un plan de mesures d'urgence et des équipements nécessaires en cas de déversement accidentel.
- Les navires qui desservent le complexe minier Raglan ont interdiction de passage à certains endroits et à certaines périodes de l'année afin de protéger les aires de reproduction des phoques.

Autre attente et préoccupation signalées par le milieu et les usagers

- En période d'obscurité ou de brouillard, les utilisateurs de petites embarcations sont préoccupés par le manque de visibilité des boyaux utilisés pour le transbordement de produits pétroliers.



Véhicules hors route (VHR)

Faits saillants et éléments significatifs

- La circulation des VHR dans les milieux sensibles (plage, pergélisol en fonte, etc.) peut avoir des impacts localisés sur l'environnement, tels la compaction du sol, l'érosion des berges et le piétinement de la végétation.
- Au Nunavik, un projet de recherche est présentement en cours afin de documenter les impacts directs des changements climatiques sur les réseaux de sentiers permettant l'accès au territoire et aux ressources.

Autres attentes et préoccupations signalées par le milieu et les usagers

- La circulation des VHR à proximité des secteurs résidentiels sur le territoire de la Baie-James constitue une importante source de bruit, ce qui cause, dans certains contextes, des frictions sociales.
- Les Cris et les Inuits considèrent comme nécessaire la mise en place de liens durables et permanents afin de minimiser l'impact sur l'environnement lors des déplacements sur le territoire.
- Certaines personnes croient que les émanations de dioxyde de carbone (CO₂) causées par l'utilisation des VHR en milieu aggloméré peuvent avoir des impacts sur la qualité de vie (audition, inhalation de polluants, etc.).





Ferroviaire

Fait saillant et élément significatif

- Le transport des marchandises dangereuses peut avoir des impacts importants sur l'environnement en cas de déversement accidentel, étant donné la difficulté d'accès à certaines sections de voies ferrées.

Aucune autre attente ou préoccupation signalée par le milieu et les usagers



Transport collectif et services publics

Aucun fait saillant ou élément significatif

Autre attente et préoccupation signalées par le milieu et les usagers

- Les communautés autochtones de la Baie-James sont préoccupées par le fait que la SOPFEU n'intervient pas toujours lors d'incendies dans la forêt non commerciale. Ces incendies occasionnent des impacts négatifs, à court terme, sur leur approvisionnement en ressources de subsistance.