



# Élaboration du Plan de transport de la Côte-Nord

Consultation sur le diagnostic

Compte rendu de la consultation sur le territoire de la Basse-Côte-Nord  
La Tabatière  
26 janvier 2001

## **Synthèse des enjeux soulevés**

### **1) Transport terrestre des personnes et des marchandises**

#### **1.1. La route 138 de Natashquan à Vieux-Fort**

Le principal consensus auquel arrivent les personnes rencontrées a trait à la nécessité de prolonger la route 138 entre Natashquan et Vieux-Fort afin de relier l'ensemble du territoire de la Basse-Côte-Nord au réseau routier québécois.

L'absence d'une route contribue à l'exode de la population puisque les coûts associés au transport des personnes et des marchandises sont très élevés et que l'accès aux services est difficile. On estime que l'accès au réseau routier ne devrait pas être perçu par le gouvernement comme un privilège à accorder, mais bien comme quelque chose qui est dû aux résidants de la Basse-Côte-Nord et qui est nécessaire au développement socio-économique de la région.

Même si des irritants en matière de transport maritime et aérien sont identifiés, ils sont beaucoup moins importants que les problématiques créées par l'absence d'une route. À cet effet, on espère que les orientations du ministère des Transports identifieront un échéancier ferme de réalisation de la route. Les actions prises à court terme dans les autres domaines (amélioration des infrastructures aéroportuaires et du service de desserte maritime, héliports, route blanche, etc.) devraient alors être planifiées en fonction de cet échéancier. On estime que les millions de dollars investis au fil des années n'ont pas permis d'améliorer l'accès des résidants de la Basse-Côte-Nord aux systèmes de transport québécois.

La route ne permettrait pas uniquement aux résidants de la Basse-Côte-Nord d'avoir accès au reste du continent, elle permettrait également au reste du continent de venir en Basse-Côte-Nord, ce qui permettrait d'envisager sérieusement le développement touristique de la région.

Des représentants du gouvernement fédéral ont affirmé que celui-ci était disposé à financer une partie du projet dans le cadre d'une entente avec le gouvernement du Québec. Cependant, ces annonces tardent à se manifester sous la forme d'engagements monétaires fermes. Malgré tout, on demande au député de Duplessis de poser les gestes visant la concrétisation de ces promesses.

### 1.2. Le désenclavement des communautés

Le désenclavement de certaines communautés via la construction d'une route entre certaines localités ne devrait pas être retardé plus longtemps. En plus de contribuer à l'atteinte de l'objectif identifié au point 1.1, cette mesure permettrait de créer une masse critique dans certaines portions du territoire et de regrouper les services.

### 1.3. L'impact sur l'industrie de la pêche

L'industrie de la pêche, moteur de l'économie de la Basse-Côte-Nord, est particulièrement sensible à l'absence de lien routier. En effet, les frais importants de transport rendent les entreprises de la région moins compétitives que leurs vis-à-vis de Terre-Neuve.

### 1.4. Les interventions actuelles

Les avis sont partagés quant à la rapidité avec laquelle certains travaux sont réalisés. Certaines personnes trouvent désolant que les travaux s'étirent sur plusieurs années alors que d'autres insistent sur le fait que des interventions plus étendues dans le temps contribuent à l'économie locale en étant adaptées à la réalité des travailleurs des communautés touchées.

## 2) **Étude d'opportunité relative au prolongement de la route 138 entre Kegaska et Vieux-Fort**

La Basse-Côte-Nord ayant été identifiée comme une *région désignée* par le ministre des Finances du Québec, la région devrait bénéficier d'un statut spécial dans le Plan de transport de la Côte-Nord. Certains avantages devraient être rattachés à ce statut.

Les personnes présentes s'entendent sur le fait que l'étude qui sera bientôt amorcée fournira un argumentaire quant aux conséquences du développement des systèmes de transport sur la Basse-Côte-Nord, en fonction d'opportunités économiques liées aux potentiels de développement.

## 3) **Transport maritime**

Compte tenu de la subvention accordée à l'armateur du bateau assurant la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord et de comparaisons avec le service offert aux résidants des Îles-de-la-Madeleine (qualité du service, grille tarifaire), on estime que la desserte maritime actuelle est mal adaptée aux besoins et à la réalité de la Basse-Côte-Nord. Le bateau utilisé est trop petit et

manque de commodités pour les passagers, notamment pour les personnes handicapées. Le transport des véhicules automobiles est difficile et dispendieux. Ce service devrait d'ailleurs être considéré comme un traversier permettant de donner accès au réseau routier principal. La tarification devrait être établie en conséquence. Le bateau devrait appartenir au gouvernement du Québec. Son point d'origine doit favoriser les bénéficiaires du service. On espère que les gens du milieu seront invités à s'impliquer dans le prochain processus d'appel d'offres.

Des tarifs préférentiels devraient être appliqués sur les marchandises qui sortent de la Basse-Côte-Nord. On demande, entre autres, la gratuité pour les produits de recyclage.

L'utilisation d'un bateau rapide pouvant faire deux allers-retours par semaine favoriserait le développement touristique de la région.

Certaines personnes estiment le fait que le personnel de la Direction de la Côte-Nord ne dispose pas de l'expertise nécessaire et qu'un suivi inadéquat de l'armateur est au cœur du problème.

#### **4) Transport aérien**

On demande à ce que le programme de réduction des tarifs aériens actuellement en vigueur soit révisé afin d'augmenter les montants maximums remboursés. Aucune discrimination ne devrait être faite quant à la nature des déplacements ou à l'origine des passagers : tous les voyageurs en Basse-Côte-Nord devraient être admissibles.

#### **5) La route blanche**

Une relocalisation du tracé actuel de la route blanche doit être envisagée afin qu'il soit davantage sur la terre ferme. On insiste pour que le milieu soit consulté dans l'élaboration d'un nouveau tracé. On aimerait également que le ministère des Transports mette en place et assume tous les services aux abords de la piste (toilettes, signalisation, etc.)

#### **6) Le Plan de transport de la Côte-Nord**

On trouve malheureux que les plans de transport de Québec et de Montréal aient été déposés trois ans avant celui de la Côte-Nord. On s'interroge aussi sur la priorisation à venir des projets à l'échelle régionale puisque d'un point de vue démographique la Basse-Côte-Nord est défavorisée par rapport aux autres sous-régions.

On souhaite que les représentants de la Basse-Côte-Nord soient régulièrement informés de l'avancement du dossier. En effet, des consultations précédentes du ministère des Transports ont laissé un mauvais souvenir (consultation sur la desserte maritime en 1999).

La proposition de Plan de transport de la Côte-Nord sera élaborée au cours des prochains mois et sera soumise à une seconde consultation auprès du conseil d'administration du Conseil régional de développement de la Côte-Nord, au printemps ou à l'automne 2001.

**Annexe A**  
*Liste des personnes présentes*

<b>Nom</b>	<b>Organisme</b>
<i>Anderson, Adeline</i>	<i>CLD de la Basse-Côte-Nord</i>
<i>Cormier, Antonio</i>	<i>Maire de la municipalité de Blanc-Sablon</i>
<i>Duguay, Normand</i>	<i>Député de Duplessis</i>
<i>Evans, Brian</i>	<i>Maire de la municipalité de Gros-Mécatina</i>
<i>Fequet, Camille</i>	<i>Maire de la municipalité de Saint-Augustin</i>
<i>Fequet, Daniel</i>	<i>CLD de la Basse-Côte-Nord</i>
<i>Joncas, Armand</i>	<i>CLD de la Basse-Côte-Nord</i>
<i>Mauger, Dan</i>	<i>Centre de santé de la Basse-Côte-Nord</i>
<i>Monger, Richmond</i>	<i>Municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent</i>
<i>Nadeau, Paul</i>	<i>Association des pêcheurs de la Basse-Côte-Nord</i>
<i>Roberts, Tony</i>	<i>Association des Coasters</i>
<b>TOTAL :</b>	<b>11 personnes</b>

**Annexe B**  
*Liste des documents déposés*

Ces documents sont disponibles sur demande.

<b><i>Organisme, individu</i></b>	<b><i>Titre du document</i></b>
<i>La coalition de transport pour la route 138 en Basse-Côte-Nord</i>	<i>Mémoire sur le développement des transports en Basse-Côte-Nord</i>
<b><i>Résumé</i></b>	
<i>Ce document traite du prolongement de la route 138 entre Kegaska et Vieux-Fort, ainsi que de diverses améliorations à court terme à apporter aux systèmes de transport sur la Basse-Côte-Nord.</i>	
<i>11 pages</i>	

**Annexe C**  
*Liste des communiqués de presse*

Ces documents sont disponibles sur demande.

<b>No</b>	<b>Date</b>	<b>Titre</b>
<i>PT-0001</i>	<i>11 octobre 2000</i>	<i>La consultation va de l'avant</i>
<i>PT-0002</i>	<i>18 octobre 2000</i>	<i>La population de la MRC de Minganie sera consultée le 23 octobre 2000</i>
<i>PT-0003</i>	<i>18 octobre 2000</i>	<i>La population de la MRC de Caniapiscau sera consultée le 26 octobre 2000</i>
<i>PT-0004</i>	<i>25 octobre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Minganie</i>
<i>PT-0005</i>	<i>27 octobre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Caniapiscau</i>
<i>PT-0006</i>	<i>1<sup>er</sup> novembre 2000</i>	<i>La population de la MRC de La Haute-Côte-Nord sera consultée le 6 novembre 2000</i>
<i>PT-0007</i>	<i>7 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de La Haute-Côte-Nord</i>
<i>PT-0008</i>	<i>15 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Sept-Rivières</i>
<i>PT-0009</i>	<i>17 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Manicouagan</i>
<i>PT-0101</i>	<i>31 janvier 2001</i>	<i>Bilan de la consultation sur la Basse-Côte-Nord</i>



# Élaboration du Plan de transport de la Côte-Nord

Consultation par MRC sur le diagnostic

Compte rendu de la consultation de la MRC de Caniapiscau  
Fermont  
26 octobre 2000

# **TABLE DES MATIÈRES**

Compte rendu

Annexe A : Sommaire des interventions

Annexe B : Liste des personnes présentes

Annexe C : Liste des documents déposés

Annexe D : Liste des communiqués de presse

Afin de faciliter l'analyse des enjeux soulevés, ce compte rendu les présente sans identifier les individus les ayant abordés. L'ordre dans lequel ils sont présentés ne réfère à aucun ordre particulier ni à aucune organisation visant à les prioriser les uns par rapport aux autres.

L'annexe A « Sommaire des interventions » constitue une transcription de chaque intervention dans l'ordre où elles ont été faites et en identifiant les intervenants.

## **Synthèse des enjeux soulevés**

### **1) L'amélioration de la condition de la route 389 : la priorité des priorités**

#### **1.1 Un lien interprovincial**

La reconnaissance de la route 389 comme lien interprovincial est nécessaire afin qu'elle bénéficie de subventions provenant des deux paliers de gouvernement. Le fait qu'elle desserve les communautés du Labrador doit être pris en considération dans l'analyse. L'arrimage entre les municipalités québécoises et labradoriennes, le gouvernement du Québec et le gouvernement de Terre-Neuve devra se faire afin de coordonner les efforts de tous.

#### **1.2 Télécommunication**

L'absence d'un réseau de télécommunication efficace aux abords de la route 389 représente une carence importante qui, en cas d'urgence, pourrait avoir des conséquences graves.

#### **1.3 Le pavage vs la relocalisation**

Il est essentiel de trouver le juste milieu entre la protection de l'infrastructure existante et la relocalisation des tronçons les plus problématiques.

#### **1.4 Tourisme**

Les résidents de la MRC de Caniapiscau entendent favoriser le développement du tourisme au cours des prochaines années. L'amélioration de la route 389 et le maintien du lien ferroviaire y sont essentiels.

**2) Schefferville, une localité isolée devant faire l'objet d'une attention spéciale**

Schefferville, compte tenu de son isolement, devrait faire l'objet d'une attention spéciale. Les liens aérien et ferroviaire sont primordiaux.

**3) Le pont sur le Saguenay et la bretelle SM-3–Relais Gabriel : pas des priorités**

Aux yeux de la population de la MRC de Caniapiscau, ces deux dossiers ne constituent pas des priorités. Avant d'investir dans la construction d'une nouvelle route (la bretelle), la réfection de la route 389 doit être complétée.

**4) Transport aérien et transport ferroviaire des personnes : la vigilance est de mise**

Ces deux modes de transport de personnes sont vitaux et doivent être maintenus à tout prix au cours des prochaines années, en insistant sur l'amélioration du service et de la tarification.

**Annexe A**  
*Sommaire des interventions*

## Mot de bienvenue

M. Louis Darackian, agent de développement au Conseil régional de développement de la Côte-Nord (CRDCN), souhaite la bienvenue aux personnes présentes et les remercie de s'être déplacées. Il présente rapidement l'ordre du jour et invite le directeur régional du ministère des Transports du Québec à dire quelques mots.

M. Claude Tremblay souhaite la bienvenue à l'assistance. Il explique que, dans le cadre du processus d'élaboration du Plan de transport de la Côte-Nord, le ministère des Transports rencontrera tour à tour les résidants de chaque MRC de la Côte-Nord et du territoire de la Basse-Côte-Nord afin d'obtenir leur avis sur la situation des transports dans la région. Il s'agit d'une première tournée de consultation. Les commentaires et les avis exprimés lors de cette tournée alimenteront la rédaction d'une proposition de plan de transport devant être déposée au printemps 2001. Il rappelle que le Plan de transport de la Côte-Nord deviendra l'un des outils permettant d'orienter les actions futures du Ministère. Les représentants du MTQ n'entendent pas débattre de problématiques particulières, mais désirent plutôt que la discussion porte sur les grands enjeux liés au développement des systèmes de transport sur la Côte-Nord.

M. Tremblay rappelle que la MRC de Caniapiscau avait été la seule MRC visitée lors de la première tournée de consultation avortée en 1999. D'ailleurs, les constats issus de cette première rencontre ont été intégrés à la présentation.

M. Claude Tremblay invite M. Marc Larin à faire une présentation qui résume les éléments contenus dans le document « *Vision des transports* ».

## Présentation du ministère des Transports du Québec

En guise d'introduction, M. Marc Larin souligne que trois plans de transport ont déjà été déposés ailleurs au Québec (Outaouais, Québec et Montréal).

(Une copie papier de la présentation audiovisuelle a été remise aux personnes présentes. Elle ne sera donc pas incluse au compte rendu. Cependant, ce document est disponible sur demande.)

## Pause (15 minutes)

## Échanges et discussions

M. Normand Duguay souhaite la bienvenue à tous et les remercie de leur présence. Il espère que l'exercice de consultation permettra de développer une véritable collaboration entre le ministère des Transports et le milieu. Il mentionne aussi que le Ministère est un gros joueur sur la Côte-Nord et qu'il doit être partie prenante du développement du territoire.

M. Robin Bélanger commente les propositions d'axes d'interventions qui avaient été soulevées lors de la consultation qui a eu lieu au mois d'avril 1999 à Fermont :

- 1) Le projet de route vers Kuujuaq est chose du passé.
- 2) On voit très peu de choses pour Schefferville. Compte tenu de son isolement, cette municipalité devrait faire l'objet d'une plus grande attention.
- 3) La situation de la route 389 est préoccupante, et ce, sur un tronçon beaucoup plus long que celui identifié dans le document de consultation (Fire Lake à Mont-Wright). C'est tout le segment qui va des monts Groulx à Fermont qui devrait faire l'objet d'une attention spéciale.
- 4) En matière de transport aérien, la situation n'est pas précaire, mais on doit être vigilant.
- 5) L'implication de partenaires (Hydro-Québec ou autres) dans le financement de la réfection de la route ne doit pas retarder les travaux. Le ministère des Transports reste maître d'œuvre et doit assumer ses responsabilités.
- 6) La bretelle reliant SM-3 à Relais Gabriel ne constitue pas une priorité pour les gens de Caniapiscau.
- 7) La construction d'un pont sur le Saguenay ne constitue pas une priorité pour les gens de Caniapiscau.

M<sup>me</sup> Louise Champagne réitère que la bretelle SM-3–Relais Gabriel n'est pas une priorité. D'ailleurs, personne de la MRC ne siège sur le comité de mise en valeur du haut Sainte-Marguerite. Lorsqu'on devra choisir entre la bretelle et l'amélioration de la route 389, les gens de Caniapiscau privilégieront cette option. Elle veut aussi savoir si la relocalisation de la route 389 est envisagée pour certains segments.

M. Claude Tremblay mentionne qu'année après année, les montants attribués à l'amélioration des infrastructures font l'objet d'une programmation qui doit tenir compte de l'ensemble des priorités. Déjà, le Ministère a annoncé des investissements de 6 M\$ au cours des deux prochaines années. Sur l'ensemble de la route 389, en tenant compte des débits de circulation, la partie sud présente des portions qui nécessitent des interventions beaucoup plus urgentes.

M. Normand Duguay désire que le Plan de transport de la Côte-Nord fasse état des besoins de la région. Il ne devrait pas y avoir de priorisation à ce stade-ci.

M<sup>me</sup> Suzie Veilleux mentionne qu'en matière de tourisme, la région de Fermont ne dispose d'à peu près pas de budget promotionnel et qu'elle a pourtant connu une hausse en 2000. On essaie de créer un circuit train-autobus. Malheureusement, le mauvais état de certaines portions de la route 389 laisse une mauvaise impression chez bien des touristes.

M<sup>me</sup> Louise Champagne évoque le projet Manic-Titans, un projet visant la mise en valeur touristique de la route 389 (Manic-Cinq, attraits naturels, histoire de Gagnonville, etc.). À cet effet, une étude de 32 000 \$ est en cours de réalisation.

M. Robin Bélanger soutient que, lors de la consultation de 1999, les représentants du MTQ parlaient d'investissements potentiels de 150 M\$. Il veut savoir si ce chiffre tient encore et si on considère toujours que le gouvernement fédéral versera l'équivalent de ce montant au moment du dépôt du plan de transport.

M. Claude Tremblay rappelle que les représentants du MTQ ne sont pas là pour déposer le plan de transport. Les annonces seront faites en temps opportun.

M. Robin Bélanger estime que c'est en déposant un argumentaire solide que les représentants de la MRC et de la région pourront le mieux aider la Direction de la Côte-Nord du ministère des Transports à défendre les dossiers à Québec. Il remet au directeur du MTQ une copie du dossier des échanges avec les représentants de Terre-Neuve quant aux travaux à effectuer sur la route 389. Il souligne l'importance des dommages causés chaque année aux véhicules qui circulent sur la route 389.

M. Vignola, qui a participé à la construction du tronçon allant de Fire Lake à Mont-Wright, signale que cette route avait été construite pour des véhicules hors route. Il lui apparaît inconcevable que cette portion de la route 389 n'ait pas encore été relocalisée. Il avance aussi qu'un des problèmes majeurs liés à la circulation sur la route 389 est l'absence d'un réseau de télécommunication adéquat. M. Vignola indique que les équipements étaient là, mais qu'ils ont été enlevés au cours des dernières années. L'aménagement du potentiel hydroélectrique des chutes Churchill devrait générer une augmentation de l'achalandage. Il se demande si l'infrastructure est prête à accueillir cette augmentation.

M. Normand Duguay affirme qu'il faut interpeller les ministères concernés par ce problème et leur signifier que c'est prioritaire. Pour ce qui est de la route 389, il soutient que M. Jacques Brassard, alors ministre des Transports du Québec, avait interpellé son homologue fédéral il y a quelques années. Il s'était fait répondre que lorsque les finances du Canada seraient de nouveau bonnes, le projet pourrait aller de l'avant, mais qu'aujourd'hui, M. Collenette semble avoir oublié ses engagements. M. Duguay désire que le fédéral soit interpellé sur trois projets vitaux pour le développement de la Côte-Nord : le pont sur le Saguenay, le prolongement de la route 138 en Basse-Côte-Nord et l'amélioration de la route 389. Il rappelle que Terre-Neuve a reçu 331 M\$ lorsque le fédéral a cessé d'assurer la desserte des communautés du Labrador. Il faut donc aller chercher notre part et insister sur les trois projets.

M. Robin Bélanger aborde le contournement de la ville de Fermont dans l'éventualité où le projet de détournement des rivières Carheil et aux Pékans serait réalisé par Hydro-Québec. Puisqu'une partie de la route 389 serait relocalisée, il souhaite que le tout se fasse afin d'avoir un impact minime sur les résidents, tant au niveau de la sécurité qu'au niveau du bruit.

M<sup>me</sup> Louise Champagne souligne que la route 389 ne dessert pas uniquement les 3 700 résidents de Fermont, mais également les communautés du Labrador. Elle estime qu'environ 30 000 personnes dépendent de ce lien routier. Avec une route adaptée, une bonne partie du transport relié au projet de mine à Voisey's Bay pourrait se faire par voie terrestre.

M. Jean-Claude Thibodeau trouve inconcevable qu'on discute encore du tronçon Fire Lake–Fermont alors que celui-ci n'aurait jamais dû exister. Il souligne le caractère dangereux de l'intersection entre la route 389 et la route menant à Fermont. Il n'accepte pas que le téléphone cellulaire ne fonctionne pas à Fermont.

M. Claude Tremblay lui rappelle que la téléphonie n'entre pas dans la mission du MTQ. Cependant, l'implantation d'un réseau de télécommunication adéquat afin de garantir la sécurité des usagers de la route 389 doit être étudiée. Le cellulaire pourrait être étudié parmi d'autres options.

M. Jean-Claude Thibodeau se demande comment il se fait qu'un an après sa construction la route 138 entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan ait été pavée, alors que les gens de Fermont attendent encore le pavage de la route 389. Il revient sur le projet de route vers Kuujuaq et souligne que ce projet bénéficierait à tous.

M<sup>me</sup> Louise Champagne désire plus de précisions sur la notion de route «389 et achat local» identifiée dans la présentation du MTQ.

M. Luc Bourassa indique que ces informations sont tirées du plan stratégique du CRD et qu'il s'agit de deux notions différentes : l'amélioration de la route 389 et la problématique des achats réalisés par les Fermontois à l'extérieur de la région.

M. Éric Cyr réitère l'importance du marché labradorien pour l'économie québécoise.

M. Claude Tremblay explique que l'argumentaire qui permettrait de faire avancer le dossier de la route 389 devrait s'appuyer sur les économies potentielles puisque le débit est peu important.

M. Jean-Claude Thibodeau avance que le débit n'est pas très élevé en Minganie non plus.

M. Claude Tremblay rappelle que le Plan de transport de la Côte-Nord ne sera pas déposé ce soir et que les représentants du Ministère sont là pour écouter les préoccupations des gens de Caniapiscau.

M<sup>me</sup> Suzie Veilleux soutient que les infrastructures de transport doivent nécessairement soutenir les efforts de développement. Le développement touristique de Fermont passe donc par l'amélioration de la route 389. Elle cite l'exemple du tourisme en Alaska et la présence de l'autoroute Trans-Alaska dont l'entretien pour sa partie canadienne doit certainement être de qualité compte tenu de l'achalandage.

M. Normand Duguay informe les personnes présentes qu'en collaboration avec son collègue de Saguenay, M. Gabriel-Yvan Gagnon, ils ont déjà amorcé des représentations pour assurer la pose de traitement de surface sur la route 389. Il voudrait cependant savoir si les gens favorisent une option à court terme; la protection de l'infrastructure existante, ou des actions à long terme; la relocalisation de certaines portions.

M. Thibodeau affirme que la route est dangereuse sur l'essentiel de sa longueur. De grosses corrections sont nécessaires avant le pavage.

M<sup>me</sup> Suzie Veilleux signale le problème de la poussière.

M. Robin Bélanger désire obtenir plus d'informations sur le traitement de surface. Il mentionne aussi que c'est la sécurité qui doit être privilégiée. Il faut cependant trouver le juste milieu entre des travaux d'envergure, des correctifs mineurs ou de moyenne importance et un entretien courant de qualité.

M. Claude Tremblay explique la différence entre le pavage traditionnel (asphalte) et le traitement de surface. Il mentionne aussi que les propos tenus par l'assemblée semblent indiquer que les corrections à la route doivent être une priorité par rapport au pavage de portions de route qui sont peu adaptées aux besoins.

M. Alain Villeneuve constate que les gens de la MRC ont souvent l'impression que le ministère des Transports du Québec ne dépense pas d'argent sur la route 389. Ils disent souvent avec ironie que « leurs impôts font du chemin... ailleurs ! »

M. Robin Bélanger souligne à quel point les travaux réalisés par le MTQ au cours des derniers mois ont été appréciés. À cet effet, il mentionne que les gens ne désirent pas nécessairement voir tous les travaux être réalisés au cours des quelques prochaines années, mais qu'au moins, en en faisant un peu chaque année, le Ministère leur montre qu'il s'occupe d'eux.

M. Alain Villeneuve demande où vont être investis les 6 M\$ sur deux ans annoncés en mai dernier. Il a peur que la partie sud de la route 389 soit encore favorisée.

M. Claude Tremblay précise que l'argent sera investi là où la situation est prioritaire et, qu'effectivement, la partie sud de la route 389 présente des débits plus importants et que c'est dans cette portion que la configuration y est la plus problématique.

M<sup>me</sup> Sophie Thibodeau s'interroge sur la qualité de l'entretien apporté à la route 389. Elle a noté la présence considérable de végétation dans l'emprise de la route, une situation qu'elle ne voit nulle part ailleurs au Québec.

M. Cyr insiste sur l'importance de la route pour tous les aspects du développement de la MRC.

M. Thibodeau insiste sur la sécurité déficiente de la route et comprend mal que les trains routiers soient autorisés à y circuler. Il fait part de quelques expériences où la rencontre de camions lourds lui a fait particulièrement peur.

M. Normand Duguay remercie tout le monde et indique qu'une fois les consultations terminées, le travail politique débutera.

M. Claude Tremblay remercie les personnes présentes et indique que les commentaires recueillis permettront de parfaire la vision des transports qui servira de base à l'élaboration de la proposition du Plan de transport de la Côte-Nord. Il rappelle que ce document sera soumis à une consultation régionale unique où sera invité un groupe de personnes représentatives du milieu nord-côtier. Les représentants seront identifiés en concertation avec le Conseil régional de développement de la Côte-Nord.

**Annexe B**  
*Liste des personnes présentes*



**Annexe C**  
*Liste des documents déposés*

Ces documents sont disponibles sur demande.

<b><i>Organisme, individu</i></b>	<b><i>Titre du document</i></b>
<i>MRC de Caniapiscau</i>	<i>Correspondances diverses avec les autorités de Terre-Neuve et du Labrador</i>
<b><i>Résumé</i></b>	
<i>Au cours des dernières années, divers échanges entre la MRC de Caniapiscau et les autorités de Terre-Neuve et du Labrador ont eu lieu. Ces documents font notamment état de la reconnaissance de la route 389 comme lien interprovincial.</i>	

**Annexe D**  
*Liste des communiqués de presse*

Ces documents sont disponibles sur demande.

<b>No</b>	<b>Date</b>	<b>Titre</b>
<i>PT-0001</i>	<i>11 octobre 2000</i>	<i>La consultation va de l'avant</i>
<i>PT-0002</i>	<i>18 octobre 2000</i>	<i>La population de la MRC de Minganie sera consultée le 23 octobre 2000</i>
<i>PT-0003</i>	<i>18 octobre 2000</i>	<i>La population de la MRC de Caniapiscau sera consultée le 26 octobre 2000</i>
<i>PT-0004</i>	<i>25 octobre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Minganie</i>
<i>PT-0005</i>	<i>27 octobre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Caniapiscau</i>
<i>PT-0006</i>	<i>1<sup>er</sup> novembre 2000</i>	<i>La population de la MRC de La Haute-Côte-Nord sera consultée le 6 novembre 2000</i>
<i>PT-0007</i>	<i>7 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de La Haute-Côte-Nord</i>
<i>PT-0008</i>	<i>15 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Sept-Rivières</i>
<i>PT-0009</i>	<i>17 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Manicouagan</i>
<i>PT-0101</i>	<i>31 janvier 2001</i>	<i>Bilan de la consultation sur la Basse-Côte-Nord</i>



## Élaboration du Plan de transport de la Côte-Nord

Consultation par MRC sur le diagnostic

Compte rendu de la consultation de la MRC de La Haute-Côte-Nord  
Les Escoumins  
6 novembre 2000

# **TABLE DES MATIÈRES**

Compte rendu

Annexe A : Sommaire des interventions

Annexe B : Liste des personnes présentes

Annexe C : Liste des documents déposés

Annexe D : Liste des communiqués de presse

Afin de faciliter l'analyse des enjeux soulevés, ce compte rendu les présente sans identifier les individus les ayant abordés. L'ordre dans lequel ils sont présentés ne réfère à aucun ordre particulier ni à aucune organisation visant à les prioriser les uns par rapport aux autres.

L'annexe A « Sommaire des interventions » constitue une transcription de chaque intervention dans l'ordre où elles ont été faites et en identifiant les intervenants.

### **Synthèse des enjeux soulevés**

#### **1) Un lien permanent sur le Saguenay**

Étant donné que les délais liés à la construction d'un pont sur le Saguenay sont longs et que l'on constate une hausse des trafics supérieure aux prévisions de l'étude d'opportunité réalisée par le ministère des Transports, on aimerait que soient lancées dès maintenant les études qui permettront au projet d'aller de l'avant lorsque les débits de circulation le justifieront.

L'étude d'opportunité du ministère des Transports laisse plusieurs zones d'ombre qui demandent à être éclaircies, notamment quant à l'impact de la construction d'un pont sur le développement économique et touristique de la région.

#### **2) Une région touristique en développement**

La cohabitation camions – véhicules de plaisance sur la route 138 présente des risques. À cet égard, l'infrastructure doit être améliorée pour tenir compte de l'impact du tourisme sur l'économie.

#### **3) L'importance de la route 138**

Ce lien routier, vital pour l'économie régionale, nécessite d'importants investissements dans de nombreux secteurs où la géométrie déficiente le rend dangereux. L'aménagement d'aires de dépassement doit être envisagé. On doit la reconnaître comme lien interprovincial puisqu'elle est un point de passage obligatoire pour aller au Labrador.

#### **4) L'impact des contournements des municipalités**

Les dossiers sur d'éventuels contournements de municipalités devront être complets afin que l'ensemble des intervenants puisse prendre une décision éclairée.

Toutes les options devront être étudiées et les mesures compensatoires devront être évaluées.

**5) La pérennité des installations portuaires**

Dans le contexte actuel, où le gouvernement fédéral transfère ses installations portuaires au milieu, il est primordial de bien évaluer les impacts des options de développement maritime afin de garantir aux nouveaux propriétaires la capacité de maintenir les installations.

**6) La route 172 et la route 385, des liens essentiels**

Ces deux routes ne devront pas être oubliées.

**Annexe A**  
*Sommaire des interventions*

## **Mot de bienvenue**

M. Patrick Hamelin, directeur général du Conseil régional de développement de la Côte-Nord (CRDCN), souhaite la bienvenue aux personnes présentes et les remercie de s'être déplacées. Il présente rapidement l'ordre du jour et invite le directeur régional du ministère des Transports du Québec à dire quelques mots.

M. Claude Tremblay souhaite la bienvenue à l'assistance. Il explique que, dans le cadre du processus d'élaboration du Plan de transport de la Côte-Nord, le ministère des Transports rencontrera tour à tour la population de chacune des MRC de la Côte-Nord et du territoire de la Basse-Côte-Nord afin d'obtenir leur avis sur la situation des transports dans la région. Il s'agit d'une première tournée de consultation. Les commentaires et les avis exprimés lors de cette tournée alimenteront la rédaction d'une proposition de plan de transport devant être déposée au printemps 2001. Il rappelle que le plan de transport deviendra l'un des outils permettant d'orienter les actions futures du Ministère. Les représentants du MTQ n'entendent pas débattre de problématiques particulières, mais désirent plutôt que la discussion porte sur les grands enjeux liés au développement des systèmes de transport sur la Côte-Nord.

M. Claude Tremblay invite M. Marc Larin à faire une présentation qui résume les éléments contenus dans le document « *Vision des transports* ».

## **Présentation du ministère des Transports du Québec**

En guise d'introduction, M. Marc Larin souligne que trois plans de transport ont déjà été déposés ailleurs au Québec (Outaouais, Québec et Montréal).

(Une copie papier de la présentation audiovisuelle a été remise aux personnes présentes. Elle ne sera donc pas incluse au compte rendu. Cependant, ce document est disponible sur demande.)

## **Pause (15 minutes)**

## Échanges et discussions

M. Yves Gendron réfère à l'axe 1 (traversée du Saguenay) et veut savoir quels sont les impacts des mesures annoncées par le ministère des Transports.

M. Claude Tremblay explique que certaines mesures ont déjà été prises. L'horaire a été ajusté et un troisième navire sera en service à l'été 2001. Tel que suggéré par l'étude d'opportunité et annoncé par le ministre délégué, le ministère des Transports entend suivre l'évolution des débits de circulation et procéder à l'évaluation de solutions lorsque certaines fréquences seront atteintes.

M. Yves Gendron annonce qu'il entend déposer un document à la fin de la soirée. Même si les améliorations apportées sont satisfaisantes pour l'instant, il aimerait que la construction d'un pont soit déjà sérieusement envisagée compte tenu des délais auxquels un tel projet fera nécessairement face. Si les études sont lancées dès maintenant, on sera prêt lorsque les débits justifiant le pont seront atteints.

M. Gabriel-Yvan Gagnon soutient que l'étude d'opportunité sur la traversée du Saguenay laisse certaines zones d'ombre, notamment quant à l'impact d'un pont sur le développement économique. Il estime que les coûts liés à l'attente excessive sont importants et que certaines entreprises n'ont peut-être pas vu le jour à cause du manque de compétitivité du réseau qu'entraîne l'absence d'un pont. Il considère que l'étude ne traite pas des mesures de mitigation. Les coûts liés à l'exploitation du service de traversier, sur 20 ou 30 ans, permettraient déjà de financer une partie de l'infrastructure. L'impact de l'absence du pont sur la pénétration touristique en région n'est pas non plus abordé dans l'étude.

M. Christian Tremblay cite en exemple une situation où un aller-retour entre Baie-Sainte-Catherine et Sacré-Cœur lui a pris 6 h 30 min. Le problème est criant.

M. Claude Tremblay précise que l'étude dresse, entre autres, le portrait des situations où les temps d'attente sont les plus longs et que les mesures correctives en place permettent de pallier à la majeure partie des problèmes. Cependant, certaines périodes restent encore difficiles.

M. Pierre Breton relève que l'étude d'opportunité considère une augmentation de 2 % des véhicules automobiles et de 2,5 % des camions lourds pour établir ses projections à long terme. Or, il s'avère que les taux réels sont respectivement de 3,5 % et de 6,6 %. Avec cette progression, les débits présumés en 2017 seront atteints en 2004. Il soutient qu'il faut cesser de consacrer des fonds à l'étude de solutions temporaires (nouveaux bateaux, déplacement du trafic vers la rive sud du fleuve, etc.) et qu'il est urgent de considérer la mise en place d'un lien permanent.

M. Claude Tremblay rappelle que l'option du pont n'est pas ignorée. Elle est considérée en comparaison avec d'autres alternatives, sur la base de plusieurs facteurs, dont les débits, les coûts et les bénéfices à retirer de chacune.

M. Jacques Gagnon relève que le document de consultation met autant d'emphase sur le transport routier que sur le transport fluvial. À cet égard, il avance que la Côte-Nord est considérée comme une île par le gouvernement du Québec. Il considère que le lien routier doit être privilégié, plus particulièrement, la construction d'un pont sur le Saguenay.

M. Pierre Marquis se prononce contre la construction d'un pont au nom de la municipalité de Tadoussac.

M. Jacques Bussièrès présente et dépose un mémoire qui décrit la position de la municipalité de Tadoussac. Ce mémoire relève des éléments sociaux, environnementaux et économiques. La municipalité juge que la réfection de la route 138 est bien plus importante que la construction d'un pont.

M. Jacques Gagnon souligne que la présence d'un pont ne pourrait qu'aider l'industrie touristique régionale.

M. Sylvain Falardeau constate chaque année que les touristes sont enchantés du traversier et que l'état du service actuel est lié aux coupures du ministère des Transports.

Un citoyen non identifié désire savoir si le MTQ a déjà évalué la possibilité de construire un lien ferroviaire de la Côte-Nord jusqu'à Québec. Un tel projet créerait de l'emploi.

M. Claude Tremblay indique que la géographie nord-côtière est mal adaptée au transport ferroviaire. Les coûts seraient exorbitants et le problème de la traversée du Saguenay se poserait toujours. Le réseau routier nécessite des améliorations (en terme de zones de dépassement et de traversées d'agglomérations, entre autres), mais constitue une meilleure option que le chemin de fer.

M. Christian Bouchard dépose le mémoire de l'ATR de Manicouagan. Il estime que la région a des besoins plus urgents qu'un pont et demande l'appui du ministère des Transports et de la Société des traversiers du Québec dans divers projets visant à augmenter l'achalandage touristique régional. Il évoque le projet de Route des Baleines, l'état des haltes routières existantes, l'état de la route 138 et le besoin d'animer les traversiers menant à la Côte-Nord. Il souligne les améliorations significatives apportées aux gares fluviales et constate que le système de réservation de la STQ présente des déficiences. Le pont doit être considéré dans une perspective à long terme. M. Bouchard aborde également le sujet de la motoneige, particulièrement l'utilisation des ouvrages d'art sur la route 138 par les motoneigistes. Enfin, il relève le fait que la Côte-Nord a été ignorée dans l'implantation de la Route verte.

M. Claude Tremblay affirme que les éléments relevant de la STQ seront transmis à son directeur général.

M. Johnny Gauthier transmet aux personnes présentes la grille tarifaire du pont de la Confédération, un ouvrage qu'on invoque beaucoup dans le dossier du pont sur le Saguenay. Il se demande si les usagers sont intéressés à payer 36,25 \$ de droit de passage pour une automobile et 103 \$ pour un camion.

M. Claude Tremblay mentionne que le gouvernement du Québec entend étudier la possibilité de partenariat avec le privé, et donc de péage, dans des situations où les usagers auraient une alternative, ce qui n'est pas le cas ici. Rien n'a été établi pour le péage.

M. Jean-Marie Delaunay rappelle qu'on parle du pont depuis les années '60. Il soutient que la construction d'un pont est primordiale pour l'industrie touristique. Il réfute les arguments de la municipalité de Tadoussac et considère que le pont ne nuira jamais à la région.

M. Jacques Gagnon affirme que si la route 389 est un lien interprovincial, c'est nécessairement le cas de la route 138.

M. Yves Gendron revient sur la nécessité d'améliorer la géométrie de la route 138, de l'adapter au transport lourd et de corriger les sites accidentogènes. Il évoque aussi le danger que représente la traversée de certaines agglomérations en Haute-Côte-Nord, entre autres Sainte-Anne-de-Portneuf et Longue-Rive. Dans le cas de contournements, il faudrait cependant envisager des mesures compensatoires pour les commerçants. De plus, il est nécessaire de prévoir une période de transition pour faciliter la prise en charge par les municipalités des portions de route traversant les villages.

M. Gabriel-Yvan Gagnon aborde le sujet de la dévolution des infrastructures portuaires du gouvernement fédéral vers les municipalités, plus particulièrement les coûts que celles-ci devront assumer afin d'assurer le maintien des installations.

M. Claude Tremblay indique que ces données sont incertaines et qu'elles sont connues de façon partielle.

M. Gabriel-Yvan Gagnon insiste sur le fait que le gouvernement fédéral se départit des infrastructures, mais qu'on semble préconiser le maritime. Il risque donc d'y avoir adéquation entre le trafic et la capacité de le supporter par les municipalités exploitantes. Le lien routier doit donc être priorisé. Il questionne aussi les investissements du MTQ sur la Côte-Nord versus d'autres régions.

Un citoyen non identifié aimerait savoir quels sont les plans du MTQ pour améliorer la route 138 à court terme.

M. Claude Tremblay lui rappelle le plan d'interventions Tadoussac–Bergeronnes qui prévoit des investissements importants sur dix ans, mais les travaux d'envergure sont soumis à des contraintes, spécialement environnementales, qui causent des délais.

M. Jean Dugré mentionne que, dans le cas d'un aménagement spécifique de ce plan d'interventions, il a été impossible d'aménager une aire de dépassement compte tenu du peu d'espace entre un lac et une falaise. Les normes ne pouvaient être rencontrées à des coûts acceptables sur ce site en particulier.

M. Claude Tremblay rappelle que les travaux sont soumis aux lois et règlements québécois. Certaines autorisations sont plus longues à obtenir et certaines procédures sont plus longues à compléter. On doit suivre les processus normaux et respecter les règlements en vigueur avant d'aller de l'avant.

M. Paul-Émile Deschênes constate que Sacré-Cœur est très peu présent dans la documentation du Ministère.

M. Pierre Marquis appuie une position exprimée précédemment quant aux délais parfois très longs pour la réalisation de certains projets. Il voudrait savoir pourquoi certains travaux ne pourraient pas être devancés.

M. Claude Tremblay répète que certains délais, particulièrement en matière d'environnement, sont longs.

M. Gabriel-Yvan Gagnon désire faire une mise au point et précise que le ministère de l'Environnement du Québec ne bloque pas les dossiers. Le ministre Brassard, lors de l'annonce du plan d'interventions Tadoussac–Bergeronnes, avait bien indiqué qu'il s'agissait de travaux de longue haleine.

M. Jacques Gagnon fait remarquer qu'il n'y a pas beaucoup d'aires de dépassement entre Tadoussac et Baie-Comeau. Il aimerait voir un axe aborder cette problématique spécifique.

M. Yves Gendron relève qu'il est peu question de la route 172 dans le document. Il mentionne aussi que les axes identifiés pour la route 385 ne sont pas nombreux compte tenu des problèmes liés à celle-ci.

M. Christian Bouchard aimerait savoir s'il existe des études quant à la proportion des investissements du MTQ sur la Côte-Nord vs d'autres régions.

M. Claude Tremblay l'informe que le budget de la Direction de la Côte-Nord du ministère des Transports en 2000-2001 est de 55 M\$. À l'échelle du Québec, ce montant s'élève à 2 MM\$.

M. Jean-Marie Delaunay se demande si les taxes perçues sur la Côte-Nord (essence, SAAQ, etc.) sont dépensées dans la région. Il avance que, dans le dossier du contournement de Sainte-Anne-de-Portneuf, le ministère des Transports doit étudier les deux scénarios (contournement et amélioration de la route actuelle) afin que l'ensemble des personnes concernées puisse prendre une décision éclairée.

M. Jean Dugré rappelle que les obligations du MTQ se limitent à étudier l'option du contournement, mais que ce projet sera soumis à des audiences publiques du BAPE et que ce sera l'occasion de débattre de toutes les options.

M. Jacques Gagnon souligne que la route 138 est la seule route pour l'ensemble des usagers, dont les camions lourds, et qu'à cet égard elle devrait passer à l'extérieur des villages. Des mesures compensatoires pour les commerçants touchés devront cependant être envisagées.

M. Claude Tremblay précise que des négociations sont en cours, que rien n'est définitif et que le dialogue se poursuit.

M. Yves Gendron aimerait savoir ce qu'on entend par « réaménager la traversée des agglomérations des Escoumins et de Forestville ».

M. Claude Tremblay lui explique que dans certaines municipalités où un contournement est plus difficile, le MTQ étudie la possibilité de procéder à diverses interventions afin d'améliorer la fluidité de la circulation.

M. Christian Bouchard revient sur le projet de Route des Baleines et soutient que dans le cas de contournement, le circuit touristique devrait évidemment passer dans les localités.

M. Marc Bouchard fait remarquer le peu de concertation entre les divers intervenants qui réalisent des travaux d'envergure dans sa municipalité. Il se demande si certains projets ne devraient pas être reportés afin de mieux les planifier.

M. Claude Tremblay mentionne que c'est un des objectifs du Plan de transport de la Côte-Nord.

M. Gabriel-Yvan Gagnon insiste sur le fait que dans le cas de relocalisation de la route 138, le MTQ devrait s'assurer qu'aucun accès additionnel au nouveau corridor ne sera donné. On ne doit faire aucun compromis sur la sécurité. Il revient sur la sous-utilisation des chemins forestiers. Si l'entretien de ce réseau était adéquat, peut-être le réseau public serait-il moins sollicité.

M. Christian Bouchard constate un problème de communication entre le MTQ et le milieu. Un comité de concertation devrait émaner du plan de transport.

M. Patrick Hamelin souligne l'existence d'un comité technique et d'un comité aviseur à l'œuvre dans le cadre de l'élaboration du Plan de transport de la Côte-Nord.

M. Claude Tremblay explique que cela fait partie du mandat du Service des liaisons avec les partenaires et les usagers et que l'on est présentement à faire la mise en place de ce service à la Direction de la Côte-Nord. La volonté est là, et des actions en ce sens seront posées au cours des prochains mois.

M. Jacques Ross soulève le fait qu'au moment de la relocalisation de la route 138 à l'ouest de Forestville, le MTQ n'a pas recréé d'espace où les camionneurs pourraient arrêter. Conséquence : les routiers font maintenant arrêt dans la municipalité, ce qui entraîne plusieurs plaintes relatives au bruit.

M. Claude Tremblay remercie les personnes présentes et mentionne que les commentaires recueillis permettront de parfaire la vision des transports qui servira de base à l'élaboration de la proposition du Plan de transport de la Côte-Nord. Il rappelle que ce document sera soumis à une consultation régionale unique où sera invité un groupe de personnes représentatives du milieu nord-côtier. Les représentants seront identifiés en concertation avec le Conseil régional de développement de la Côte-Nord.

**Annexe B**  
*Liste des personnes présentes*

<b>Nom</b>	<b>Organisme</b>
<i>Asselin, Guylaine</i>	
<i>Beaulieu, Denis</i>	<i>Kruger Côte-Nord</i>
<i>Beaulieu, Pierre</i>	<i>Kruger Scierie Beaulieu HCN</i>
<i>Bouchard, Christian</i>	<i>ATR Manicouagan</i>
<i>Bouchard, Denis</i>	<i>Sainte-Anne-de-Portneuf</i>
<i>Bouchard, Marc</i>	<i>Municipalité des Escoumins</i>
<i>Breton, Pierre</i>	<i>Société du pont sur le Saguenay</i>
<i>Brisson, Jacques</i>	<i>Commerçant</i>
<i>Brisson, Louise</i>	<i>Commerçante</i>
<i>Brisson, Normand</i>	<i>Municipalité de Sacré-Coeur</i>
<i>Bussièeres, Jacques</i>	<i>Municipalité de Tadoussac</i>
<i>Couture, Adélarde</i>	<i>Ministère des Ressources naturelles</i>
<i>Delaunay, Jean-Marie</i>	<i>Préfet de la MRC de La Haute-Côte-Nord</i>
<i>Deschênes, Marie-Lise</i>	<i>Regroupement des trappeurs Côte-Nord</i>
<i>Deschênes, Paul-Étienne</i>	<i>Maire de Sacré-Cœur</i>
<i>Deschênes, Rémi</i>	<i>Société des traversiers du Québec</i>
<i>Dufour, Camille</i>	<i>Commerçante</i>
<i>Dumont, Marcel</i>	<i>Transporteurs en vrac de Forestville</i>
<i>Falardeau, Sylvain</i>	<i>Société des traversiers du Québec</i>
<i>Gagnon, Gabriel-Yvan</i>	<i>Député du comté de Saguenay</i>
<i>Gagnon, Jacques</i>	<i>Municipalité des Bergeronnes</i>
<i>Gaudreault, Hervé</i>	<i>Radio-Canada</i>
<i>Gaudreault, Serge</i>	<i>Société des traversiers du Québec</i>
<i>Gauthier, Dany</i>	<i>Société des traversiers du Québec</i>
<i>Gauthier, Gaétan</i>	<i>Ministère des Régions</i>
<i>Gendron, Yves</i>	<i>MRC de La Haute-Côte-Nord</i>
<i>Hovington, Jos-Louis</i>	<i>Résidant des Escoumins</i>
<i>Imbeault, Cécile M.</i>	<i>Transporteurs en vrac de Forestville</i>
<i>Imbeault, Claude</i>	<i>Tourbières Lambert inc.</i>
<i>Jobin, Benoît</i>	<i>Radio-Canada</i>

---

<i>Lavoie, Patricia</i>	<i>Journal Haute-Côte-Nord</i>
<i>Maltais, Martin</i>	<i>Conseiller municipal, Forestville</i>
<i>Marquis, Pierre</i>	<i>Maire de la municipalité de Tadoussac</i>
<i>Ouellet, Louis</i>	<i>Rivière-Portneuf</i>
<i>Pygeon, Paul</i>	<i>Plein-Jour</i>
<i>Ross, Jacques</i>	<i>Ville de Forestville</i>
<i>Scallon, Anne</i>	<i>CLD de La Haute-Côte-Nord</i>
<i>St-Gelais, Sonia</i>	<i>Radio CHME H-C-N</i>
<i>Tremblay, Alain</i>	<i>MRC de La Haute-Côte-Nord</i>
<i>Tremblay, Christian</i>	<i>G.A.F.P.H.C.N.</i>
<i>Tremblay, Gaston</i>	<i>Maire de la ville de Forestville</i>
<i>Tremblay, Jean-Claude</i>	<i>Groupe conseil TDA</i>
<i>Tremblay, Nady</i>	<i>RTCN (Regroupement des trappeurs Côte-Nord)</i>
<i>Tremblay, Serge</i>	<i>Télévision régionale Haute-Côte-Nord</i>
<hr/>	
<b>TOTAL :</b>	<b>44 personnes</b>

---

**Annexe C**  
*Liste des documents déposés*

Ces documents sont disponibles sur demande.

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
Association touristique régionale de Manicouagan	Plan de transport de la Côte-Nord : Mémoire
<b>Résumé</b>	
L'importance des liens maritimes et routiers est abordée. On y définit le projet de « Route des Baleines » et certaines demandes en matière d'aménagements routiers sont évoquées.	
5 pages	
<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
MRC de La Haute-Côte-Nord	Commentaires de la MRC de La Haute-Côte-Nord
<b>Résumé</b>	
On y commente chacun des enjeux soulevés dans le document « Vision des transports » du ministère des Transports du Québec.	
12 pages	
<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
Municipalité de Tadoussac	Position du Village de Tadoussac
<b>Résumé</b>	
La municipalité de Tadoussac y exprime son opposition au projet de pont sur le Saguenay en invoquant divers facteurs économiques, humains et environnementaux.	
10 pages	
<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
Les transporteurs en vrac de Forestville inc.	Mémoire
<b>Résumé</b>	
En plus de faire une présentation sommaire de l'organisme, ce document propose six recommandations liées au transport routier .	
7 pages	



**Annexe D**  
*Liste des communiqués de presse*

Ces documents sont disponibles sur demande.

<b>No</b>	<b>Date</b>	<b>Titre</b>
<i>PT-0001</i>	<i>11 octobre 2000</i>	<i>La consultation va de l'avant</i>
<i>PT-0002</i>	<i>18 octobre 2000</i>	<i>La population de la MRC de Minganie sera consultée le 23 octobre 2000</i>
<i>PT-0003</i>	<i>18 octobre 2000</i>	<i>La population de la MRC de Caniapiscau sera consultée le 26 octobre 2000</i>
<i>PT-0004</i>	<i>25 octobre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Minganie</i>
<i>PT-0005</i>	<i>27 octobre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Caniapiscau</i>
<i>PT-0006</i>	<i>1<sup>er</sup> novembre 2000</i>	<i>La population de la MRC de La Haute-Côte-Nord sera consultée le 6 novembre 2000</i>
<i>PT-0007</i>	<i>7 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de La Haute-Côte-Nord</i>
<i>PT-0008</i>	<i>15 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Sept-Rivières</i>
<i>PT-0009</i>	<i>17 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Manicouagan</i>
<i>PT-0101</i>	<i>31 janvier 2001</i>	<i>Bilan de la consultation sur la Basse-Côte-Nord</i>



# Élaboration du Plan de transport de la Côte-Nord

Consultation par MRC sur le diagnostic

Compte rendu de la consultation de la MRC de Manicouagan  
Baie-Comeau  
16 novembre 2000

# **TABLE DES MATIÈRES**

Compte rendu

Annexe A : Sommaire des interventions

Annexe B : Liste des personnes présentes

Annexe C : Liste des documents déposés

Annexe D : Liste des communiqués de presse

Afin de faciliter l'analyse des enjeux soulevés, ce compte rendu les présente sans identifier les individus les ayant abordés. L'ordre dans lequel ils sont présentés ne réfère à aucun ordre particulier ni à aucune organisation visant à les prioriser les uns par rapport aux autres.

L'annexe A « Sommaire des interventions » constitue une transcription de chaque intervention dans l'ordre où elles ont été faites et en identifiant les intervenants.

### **Synthèse des enjeux soulevés**

#### **1) Pont sur le Saguenay, axe est-ouest, lien permanent...**

La construction d'un pont sur la rivière Saguenay est essentielle. On demande donc la réalisation d'études complémentaires qui permettront de chiffrer l'impact de l'absence d'une telle infrastructure sur l'économie régionale.

#### **2) Maintien et optimisation des infrastructures maritimes**

La construction de nouvelles infrastructures portuaires et ferroportuaires ne devrait pas se faire au détriment de celles qui existent déjà.

#### **3) L'amélioration de la route 138**

Principal lien routier de la région, la route 138 a besoin de correctifs majeurs qui doivent être apportés rapidement pour répondre aux besoins de l'industrie touristique et à l'augmentation du camionnage.

#### **4) La route 389 : des besoins énormes**

Seule route d'accès au Nouveau-Québec et au Labrador, la route 389 a un urgent besoin de correctifs.

#### **5) Le ministère des Transports du Québec, un partenaire important**

Divers dossiers devront être appuyés par les autorités du ministère des Transports du Québec. Les représentants du milieu espèrent la collaboration de la Direction de la Côte-Nord.

**Annexe A**  
*Sommaire des interventions*

## Mot de bienvenue

M. Patrick Hamelin, directeur général du Conseil régional de développement de la Côte-Nord (CRDCN), souhaite la bienvenue aux personnes présentes et les remercie de s'être déplacées. Il présente rapidement l'ordre du jour et invite le directeur régional du ministère des Transports du Québec à dire quelques mots.

M. Claude Tremblay souhaite la bienvenue à l'assistance. Il explique que, dans le cadre du processus d'élaboration du Plan de transport de la Côte-Nord, le ministère des Transports rencontrera tour à tour la population de chacune des MRC de la Côte-Nord et du territoire de la Basse-Côte-Nord afin d'obtenir leur avis sur la situation des transports dans la région. Il s'agit d'une première tournée de consultation. Les commentaires et les avis exprimés lors de cette tournée alimenteront la rédaction d'une proposition de plan de transport devant être déposée au printemps 2001. Il rappelle que le plan de transport deviendra l'un des outils permettant d'orienter les actions futures du ministère des Transports. Les représentants du Ministère n'entendent pas débattre de problématiques particulières, mais désirent plutôt que la discussion porte sur les grands enjeux liés au développement des systèmes de transport sur la Côte-Nord.

M. Claude Tremblay présente les membres de son équipe et invite M. Marc Larin à faire une présentation qui résume les éléments contenus dans le document « *Vision des transports* ».

## Présentation du ministère des Transports du Québec

En guise d'introduction, M. Marc Larin souligne que trois plans de transport ont déjà été déposés ailleurs au Québec (Outaouais, Québec et Montréal).

(Une copie papier de la présentation audiovisuelle a été remise aux personnes présentes. Elle ne sera donc pas incluse au compte rendu. Cependant, ce document est disponible sur demande.)

## Pause (15 minutes)

## Échanges et discussions

M. Patrick Hamelin précise que trois groupes ont manifesté le désir de présenter un mémoire. Il invite M. Pierre Rousseau à présenter un premier document au nom de quatre organismes : le CLD de Manicouagan, la MRC de Manicouagan, la Ville de Baie-Comeau et la Chambre de commerce de Baie-Comeau.

M. Pierre Rousseau débute en abordant l'état de la route 138. Il compare le niveau de qualité de la route 138 sur la Côte-Nord à celle de Charlevoix. Il souligne l'absence de voies de dépassement et le problème de contournement des agglomérations sur la Côte-Nord. Dans le dossier de la traversée du Saguenay, il estime que les mesures annoncées à court terme sont adéquates, mais que des études complémentaires devraient être réalisées afin de garantir une solution efficace à long terme. Il affirme que la venue de Louisiana-Pacific et, éventuellement, de d'autres projets industriels aura une incidence sur la fluidité de la circulation à Tadoussac. Il demande que la route 389 soit reconnue comme lien interprovincial, ce qui permettrait de disposer de sommes additionnelles pour répondre aux besoins créés par l'augmentation du camionnage au cours des dernières années. En matière de transport maritime, il souligne l'existence d'infrastructures importantes à Baie-Comeau. Cependant, ces installations sont sous-utilisées. Il demande que les infrastructures existantes soient optimisées avant la construction de tout nouvel équipement. Dans le processus de dévolution du port à un organisme du milieu, il demande l'appui du ministère des Transports. Dans le domaine du transport ferroviaire, il insiste sur l'importance d'aménager une cour de triage et demande la participation de Québec. En matière de transport aérien, il demande le soutien du ministère des Transports pour assurer le développement et le maintien des services. En conclusion, il mentionne le besoin de sommes importantes pour les améliorations prioritaires des routes 138 et 389. Il veut aussi que la situation géographique stratégique de Baie-Comeau soit reconnue et qu'un moratoire soit décrété sur toute nouvelle infrastructure maritime.

M. Claude Tremblay demande de quel type de soutien il est question dans le dossier de la dévolution de l'aéroport.

M. Pierre Rousseau mentionne deux éléments : 1) afin d'assurer les revenus de l'aéroport, le ministère des Transports pourrait soutenir le milieu dans ses efforts visant à assurer la desserte de la région, et; 2) les frais liés aux améliorations de l'infrastructure pourront difficilement être entièrement assumés par les nouveaux gestionnaires à l'intérieur du cadre du plan d'affaires.

M. Pierre Caron, de la Corporation d'administration portuaire de Baie-Comeau (CAPBC), trace un rapide historique du dossier de la dévolution des infrastructures fédérales depuis 1995. Il dresse un inventaire sommaire des installations du port de Baie-Comeau et de ses caractéristiques. Il demande l'aménagement d'une cour de triage et l'amélioration des infrastructures baie-comoises plutôt que de nouveaux investissements ailleurs sur la Côte-Nord. Il soutient que le ministère des Transports ne devrait pas subventionner les opérations maritimes, mais laisser jouer les règles de la concurrence.

M. Claude Tremblay veut savoir si la Corporation s'attend à une participation financière du ministère des Transports.

M. Pierre Caron mentionne que le gouvernement fédéral fournira les montants nécessaires et que les attentes quant à la contribution du Ministère se situent au niveau des conseils et de la validation quant aux orientations envisagées par le milieu.

M. Jean-Claude Tremblay interpelle M. Caron, les représentants du Ministère et l'ensemble des personnes présentes. Il leur demande de cesser de développer le transport maritime. Il prétend que la solution aux problèmes de transport sur la Côte-Nord passe par la construction d'un pont sur le Saguenay. Il affirme que les coûts annuels actuels du service de traversier (11 M\$) permettraient de financer l'infrastructure. Le retard à investir en ce sens nuit, selon lui, au développement de la Côte-Nord

Mme Claude Morin expose la position du regroupement des femmes de la Côte-Nord (RFCN). Elle débute par la présentation du RFCN. Les membres ont été consultés via un questionnaire. La position présentée n'en est pas une de spécialistes, mais bien celle d'utilisatrices et d'utilisateurs. En matière de transport routier, le RFCN demande que les camions lourds transitent par le fleuve pour améliorer la sécurité des automobilistes. Une meilleure intégration avec le traversier-rail devrait être réalisée. La construction d'un pont, si elle doit être envisagée à long terme, ne doit cependant pas entraver certaines mesures à court terme. La route 138 devrait être relocalisée à l'extérieur de plusieurs municipalités pour redonner les rues de villages aux résidents. Le pavage des accotements y contribuerait aussi. Le prolongement de la route vers Blanc-Sablou est un projet structurant qui devrait être lancé rapidement. La condition déplorable de la route 389 doit faire l'objet d'interventions prioritaires. Dans le domaine du transport aérien, les coûts et les horaires mal adaptés constituent une entrave à l'utilisation de l'avion. Enfin, une meilleure offre de service de transport en commun doit voir le jour.

M. Raymond Racine trouve inconcevable qu'en l'an 2000, des traversées comme celles de Sainte-Anne-de-Portneuf, de Longue-Rive et de Baie-Comeau (boul. Laflèche) existent encore.

M. Sylvain Dubé interpelle le ministère des Transports et veut savoir quelle est sa position en ce qui concerne le dossier du pont.

M. Claude Tremblay lui rappelle que la position du Ministère ainsi que différentes mesures ont été annoncées par le ministre délégué en février 2000. Il assure également que l'option d'un pont n'est pas écartée, mais qu'elle est évaluée comme une autre en fonction des avantages de fluidité et de mobilité vs les coûts qu'elle engendre.

M. Sylvain Dubé soutient que les 11 M\$ que coûte annuellement la traverse du Saguenay permettraient, sur 35 ans, de payer le pont<sup>1</sup>. Les solutions à court terme constituent encore des coûts additionnels inutiles. Il prétend que le temps d'attente contribue à l'exode de la population.

M. Claude Tremblay signale que la récente modification législative, qui permet une participation du secteur privé à la construction d'infrastructures publiques de transport, est une nouvelle opportunité qu'il faudra étudier.

M. Raymond Racine constate que parfois, en juillet, l'attente à Tadoussac est de plus de deux heures.

M. Claude Tremblay rappelle qu'un troisième navire sera en service à l'été 2001, ce qui devrait améliorer le service.

M. Sylvain Dubé estime que l'ajout d'un troisième navire est inutile. De plus, il croit que la présence du traversier est une source importante d'accidents de la circulation.

M. Réal Goulet affirme que l'absence d'un lien fixe freine beaucoup le déplacement des touristes vers la Côte-Nord. Ceux-ci préfèrent arrêter à Baie-Sainte-Catherine plutôt que d'attendre. M. Goulet maintient que la construction d'un pont est indispensable, tout comme l'amélioration des routes 138 et 389 et le prolongement de la route 138 vers Blanc-Sablon.

M. Claude Martel s'interroge sur certains chiffres présentés dans l'étude de Naturam-Genivar. Il évoque aussi la rumeur selon laquelle le ministère des Transports se préparerait à construire de nouvelles infrastructures aux Escoumins pour répondre aux besoins de Louisiana-Pacific. Il souhaite que cette rumeur ne soit pas fondée. Il s'interroge aussi sur le projet présenté dans la MRC de Sept-Rivières visant l'établissement d'un lien traversier-rail entre Port-Cartier, Sept-Îles et Matane. Enfin, il espère que le Ministère dira non à tout nouveau projet de route entre Sept-Îles et Fermont compte tenu de la présence de la route 389 et des besoins de celle-ci en terme d'améliorations.

M. Claude Tremblay rappelle qu'on ne peut écarter un projet avant de l'avoir évalué. Quant aux chiffres de Naturam-Genivar, il est important de prendre tous les chiffres en considération dans l'analyse du document. Il rappelle que le ministre délégué aux Transports, M. Jacques Baril, a souligné à maintes reprises son intérêt pour le transport fluvial. Cependant, c'est toute la chaîne de transport qui doit être optimisée et non seulement certaines composantes de cette chaîne.

---

<sup>1</sup> Il est important de noter que l'**Étude d'opportunité relative à la traversée de la rivière Saguenay entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac**, réalisée par le Consortium Naturam-Genivar, évalue plutôt les coûts annuels d'exploitation (fonctionnement et immobilisation) d'un pont sur le Saguenay à 23 M\$.

M. Jean-Claude Tremblay affirme que l'avenir de l'industrie touristique de la Côte-Nord dépend de la construction d'un pont sur le Saguenay. Cette infrastructure et le prolongement de la route 138 vers Blanc-Sablon ouvriraient le marché de Terre-Neuve. La population de cette province emprunterait alors cet axe routier pour venir sur le continent. Il soutient que le gouvernement fédéral doit être impliqué. Ces projets vont créer de l'emploi. Si on commence rapidement, le pont peut être construit dans cinq ans.

M. Sylvain Dubé cite les chiffres de la STQ et estime qu'en appliquant les 11 M\$ par année<sup>2</sup> de la traverse, on peut financer le pont. Il veut connaître la position du Ministère sur les conclusions environnementales de l'étude.

M. Jean Dugré rappelle que ce type de méga projet fait face à des obligations à trois niveaux : mondial, fédéral et provincial. L'étude de Naturam-Genivar identifie certaines contraintes liées à l'environnement, mais propose aussi diverses mesures permettant de minimiser leur impact.

M. Claude Tremblay précise que le ministère des Transports ne peut se soustraire aux lois et règlements.

M. Pierre Breton récapitule en affirmant que le développement de la Côte-Nord passe par le développement de l'axe est-ouest et, notamment, du pont sur le Saguenay. Le fait que plusieurs scénarios envisagés par le Ministère prennent leurs racines dans le maritime est la preuve que les nord-côtiers sont perçus comme des insulaires. En ce qui a trait au transport aérien, il soulève l'instabilité des liens et les tarifs élevés. Il atteste que le service offert par Air Canada est mal adapté à la desserte des régions et il propose une action concertée des provinces afin de faire débloquent le dossier. La hausse du trafic viendra avec un service compétitif.

M. Claude Tremblay cite un article du quotidien *Le Soleil* du 16 novembre dans lequel le ministre Guy Chevrette exprime ses inquiétudes et son intention de débloquent le dossier.

M. Christian Bouchard affirme que la Côte-Nord est limitrophe de plusieurs régions où l'industrie touristique est particulièrement vigoureuse : Bas-Saint-Laurent, Gaspésie, Charlevoix, Saguenay–Lac-Saint-Jean. Il faut créer des liens efficaces avec ces régions afin d'attirer les touristes chez nous. L'industrie touristique de la région entend développer le concept thématique de Route des Baleines. La route 389 présente un certain potentiel de développement touristique, mais elle devra être adaptée à cette clientèle en y ajoutant des voies de dépassement et des haltes routières. Il constate que la motoneige et le vélo sont en croissance et doivent faire l'objet d'une attention spéciale, notamment parce que la Route verte ignore complètement la Côte-Nord.

---

<sup>2</sup> Voir note 1.

M. Gabriel-Yvan Gagnon aimerait que des études complémentaires à celle de Naturam-Genivar soient menées afin d'identifier les conséquences économiques de l'absence de lien permanent, notamment en matière de tourisme. Avec le camionnage qui augmente et la géométrie sous-standard en plusieurs endroits de la route 138, ce lien routier est saturé. Sur la Côte-Nord, le transport est fondamental. À cet effet, il demande des études complémentaires.

M. Patrick Hamelin remercie les personnes présentes et mentionne que les commentaires recueillis permettront de parfaire la vision des transports qui servira de base à l'élaboration de la proposition du Plan de transport de la Côte-Nord. Il rappelle que ce document sera soumis à une consultation régionale unique où sera invité un groupe de personnes représentatives du milieu nord-côtier. Les représentants seront identifiés en concertation avec le Conseil régional de développement de la Côte-Nord.

**Annexe B**  
*Liste des personnes présentes*

<b>Nom</b>	<b>Organisme</b>
Asselin, Monique	Ministère des Régions
Aubin, Gilles	Abitibi Consolidated – forêt & scierie
Bernier, Julien	Ent. Julien Bernier
Blais, André	MRC de Manicouagan
Bossé, André	Municipalité de Pointe-aux-Outardes
Bouchard, Christian	ATR Manicouagan
Breton, Pierre	Société du pont sur le Saguenay
Cadore, Marcel	Chambre de commerce de Baie-Comeau
Caron, Pierre	Corporation d'administration portuaire de Baie-Comeau
Cayouette, Benoît	Bureau du député de Saguenay
Cliche, Jean-Marc	Ville de Baie-Comeau
Cloutier, Raynald	RRSSS Côte-Nord
Coll, Clermond	Maire de la municipalité de Pointe-Lebel
Cormier, A.	
Demers, Isabelle	MRC de Manicouagan
Deschênes, Carole	Ville de Baie-Comeau
Desmeules, André J.	Les Entreprises J. Dufour & Fils inc.
Desy, François	A.P.C.H.Q.
Dionne, Lise	Chambre de commerce de Baie-Comeau
Drolet, Conrad	MRN - territoire
Dubé, Pierrette	Regroupement des femmes de la Côte-Nord
Dubé, Sylvain	CRCN – Baie-Comeau
Duhaime, Guy	Corporation d'administration portuaire de Baie-Comeau / Reynolds al.
Emond, Claudine	Municipalité de Ragueneau
Ferrero, Patrick	Chambre de commerce de Baie-Comeau
Frenette, Pierre	Patrimoine Manicouagan
Gagné, Jocelyne	CRCN - Forestville
Gagnon, Gabriel-Yvan	Député du comté de Saguenay
Gagnon, Gilles	Municipalité de Ragueneau
Gaudreault, Gilles	Ministère des Ressources naturelles – bureau local de Baie-Comeau
Giguère, Élise	Cépro inc.
Gilain, Véronique	Cépro inc.

<b>Nom</b>	<b>Organisme</b>
<i>Goulet, Réal</i>	<i>Conseil régional de la faune</i>
<i>Hallé, Marc-André</i>	<i>Radio CHLC-fm 97,1</i>
<i>Heppell, Mario</i>	
<i>Hertel, Jean</i>	<i>CLE de Baie-Comeau</i>
<i>Hovington, Raphaël</i>	<i>Journal Plein-Jour</i>
<i>Larouche, Alain</i>	<i>SOPORT</i>
<i>Larouche, Normand</i>	<i>ARCMCN</i>
<i>Martel, Claude</i>	<i>Ville de Baie-comeau</i>
<i>Mérette, Jean-François</i>	<i>Kruger inc.</i>
<i>Merouani, Mustapha</i>	<i>Radio-Canada</i>
<i>Morin, Claude</i>	<i>Regroupement des femmes de la Côte-Nord</i>
<i>Otis, Jean-Pierre</i>	<i>Ministère des Ressources naturelles (forêts)</i>
<i>Ouellet, Sylvain</i>	<i>Ville de Baie-Comeau</i>
<i>Proulx, André</i>	<i>Kruger inc.</i>
<i>Racine, Raymond</i>	
<i>Richard, Françoise</i>	<i>Conseil du statut de la femme</i>
<i>Richard, Viviane</i>	<i>Regroupement des femmes de la Côte-Nord</i>
<i>Rousseau, Pierre</i>	<i>CLD de Manicouagan</i>
<i>Tremblay, Jean-Claude</i>	<i>Commerçant</i>
<i>Tremblay, Nicole</i>	<i>Abitibi-Consolidated Côte-Nord</i>
<b>TOTAL :</b>	<b>52 personnes</b>

**Annexe C**  
*Liste des documents déposés*

Ces documents sont disponibles sur demande.

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
MRC de Manicouagan CLD de Manicouagan Ville de Baie-Comeau Chambre de commerce de Baie-Comeau	<i>Communiqué : Vision des transports pour la Côte-Nord. Les intervenants socio-économiques de la MRC de Manicouagan prennent position.</i>
<b>Résumé</b>	
<i>Les organismes précités ont émis ce communiqué de presse afin de faire valoir leur position en matière de transport routier et maritime essentiellement. On y demande aussi un moratoire sur de nouvelles infrastructures maritimes.</i>	
2 pages	

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
MRC de Manicouagan CLD de Manicouagan Ville de Baie-Comeau Chambre de commerce de Baie-Comeau	<i>Mémoire des intervenants socio-économiques de la MRC de Manicouagan.</i>
<b>Résumé</b>	
<i>Ces quatre organismes y présentent leur position en matière de transport routier, maritime, ferroviaire et aérien.</i>	
35 pages	

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
Corporation d'administration portuaire de Baie-Comeau	<i>Mémoire de la Corporation d'administration portuaire de Baie-Comeau (CAPBC) sur la vision des transports sur la Côte-Nord dans le cadre des consultations publiques du ministère des Transports du Québec tenues à Baie-Comeau, le 16 novembre 2000.</i>
<b>Résumé</b>	
<i>La CAPBC y présente sa structure et ses activités. On mentionne aussi le positionnement stratégique du port de Baie-Comeau et l'importance d'en tirer profit.</i>	
5 pages	

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
Regroupement des femmes de la Côte-Nord	Mémoire sur le plan de transport.
<b>Résumé</b>	
Le regroupement y présente un portrait socio-économique des femmes de la Côte-Nord en plus de faire quatre recommandations liées au domaine des transports.	
10 pages	

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
Office des personnes handicapées du Québec	Commentaires de l'Office des personnes handicapées du Québec sur le document Vision des transports pour la Côte-Nord du ministère des Transports du Québec.
<b>Résumé</b>	
Ce document fait état des besoins spécifiques des personnes handicapées en matière de transport et soumet des propositions d'amélioration de ce type de service.	
11 pages	

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
CLD de Manicouagan	Extrait de procès-verbal.
<b>Résumé</b>	
Le conseil d'administration du CLD réitère ses positions via une résolution.	
2 pages	

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
Régie régionale de la santé et des services sociaux	Commentaires sur le Plan de transport de la Côte-Nord.
<b>Résumé</b>	
La RRSSS aborde les priorités régionales en matière de transport dans le cadre d'une meilleure efficacité du soutien aux besoins en santé publique.	
10 pages	

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
<i>Kruger, division Forêts et Produits forestiers</i>	<i>Mémoire sur la vision des transports sur la Côte-Nord.</i>
<b>Résumé</b>	
<i>Ce document aborde les thèmes du transport routier sur les routes 138 et 389, de la traversée du Saguenay et de la pérennité des infrastructures aéroportuaires de Baie-Comeau.</i>	
<i>10 pages</i>	

**Annexe D**  
*Liste des communiqués de presse*

Ces documents sont disponibles sur demande.

<b>No</b>	<b>Date</b>	<b>Titre</b>
<i>PT-0001</i>	<i>11 octobre 2000</i>	<i>La consultation va de l'avant</i>
<i>PT-0002</i>	<i>18 octobre 2000</i>	<i>La population de la MRC de Minganie sera consultée le 23 octobre 2000</i>
<i>PT-0003</i>	<i>18 octobre 2000</i>	<i>La population de la MRC de Caniapiscau sera consultée le 26 octobre 2000</i>
<i>PT-0004</i>	<i>25 octobre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Minganie</i>
<i>PT-0005</i>	<i>27 octobre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Caniapiscau</i>
<i>PT-0006</i>	<i>1<sup>er</sup> novembre 2000</i>	<i>La population de la MRC de La Haute-Côte-Nord sera consultée le 6 novembre 2000</i>
<i>PT-0007</i>	<i>7 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de La Haute-Côte-Nord</i>
<i>PT-0008</i>	<i>15 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Sept-Rivières</i>
<i>PT-0009</i>	<i>17 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Manicouagan</i>
<i>PT-0101</i>	<i>31 janvier 2001</i>	<i>Bilan de la consultation sur la Basse-Côte-Nord</i>



## Élaboration du Plan de transport de la Côte-Nord

Consultation par MRC sur le diagnostic

Compte rendu de la consultation de la MRC de Manicouagan  
Baie-Comeau  
16 novembre 2000

# **TABLE DES MATIÈRES**

Compte rendu

Annexe A : Sommaire des interventions

Annexe B : Liste des personnes présentes

Annexe C : Liste des documents déposés

Annexe D : Liste des communiqués de presse

Afin de faciliter l'analyse des enjeux soulevés, ce compte rendu les présente sans identifier les individus les ayant abordés. L'ordre dans lequel ils sont présentés ne réfère à aucun ordre particulier ni à aucune organisation visant à les prioriser les uns par rapport aux autres.

L'annexe A « Sommaire des interventions » constitue une transcription de chaque intervention dans l'ordre où elles ont été faites et en identifiant les intervenants.

### **Synthèse des enjeux soulevés**

#### **1) Pont sur le Saguenay, axe est-ouest, lien permanent...**

La construction d'un pont sur la rivière Saguenay est essentielle. On demande donc la réalisation d'études complémentaires qui permettront de chiffrer l'impact de l'absence d'une telle infrastructure sur l'économie régionale.

#### **2) Maintien et optimisation des infrastructures maritimes**

La construction de nouvelles infrastructures portuaires et ferroportuaires ne devrait pas se faire au détriment de celles qui existent déjà.

#### **3) L'amélioration de la route 138**

Principal lien routier de la région, la route 138 a besoin de correctifs majeurs qui doivent être apportés rapidement pour répondre aux besoins de l'industrie touristique et à l'augmentation du camionnage.

#### **4) La route 389 : des besoins énormes**

Seule route d'accès au Nouveau-Québec et au Labrador, la route 389 a un urgent besoin de correctifs.

#### **5) Le ministère des Transports du Québec, un partenaire important**

Divers dossiers devront être appuyés par les autorités du ministère des Transports du Québec. Les représentants du milieu espèrent la collaboration de la Direction de la Côte-Nord.

**Annexe A**  
*Sommaire des interventions*

## Mot de bienvenue

M. Patrick Hamelin, directeur général du Conseil régional de développement de la Côte-Nord (CRDCN), souhaite la bienvenue aux personnes présentes et les remercie de s'être déplacées. Il présente rapidement l'ordre du jour et invite le directeur régional du ministère des Transports du Québec à dire quelques mots.

M. Claude Tremblay souhaite la bienvenue à l'assistance. Il explique que, dans le cadre du processus d'élaboration du Plan de transport de la Côte-Nord, le ministère des Transports rencontrera tour à tour la population de chacune des MRC de la Côte-Nord et du territoire de la Basse-Côte-Nord afin d'obtenir leur avis sur la situation des transports dans la région. Il s'agit d'une première tournée de consultation. Les commentaires et les avis exprimés lors de cette tournée alimenteront la rédaction d'une proposition de plan de transport devant être déposée au printemps 2001. Il rappelle que le plan de transport deviendra l'un des outils permettant d'orienter les actions futures du ministère des Transports. Les représentants du Ministère n'entendent pas débattre de problématiques particulières, mais désirent plutôt que la discussion porte sur les grands enjeux liés au développement des systèmes de transport sur la Côte-Nord.

M. Claude Tremblay présente les membres de son équipe et invite M. Marc Larin à faire une présentation qui résume les éléments contenus dans le document « *Vision des transports* ».

## Présentation du ministère des Transports du Québec

En guise d'introduction, M. Marc Larin souligne que trois plans de transport ont déjà été déposés ailleurs au Québec (Outaouais, Québec et Montréal).

(Une copie papier de la présentation audiovisuelle a été remise aux personnes présentes. Elle ne sera donc pas incluse au compte rendu. Cependant, ce document est disponible sur demande.)

## Pause (15 minutes)

## Échanges et discussions

M. Patrick Hamelin précise que trois groupes ont manifesté le désir de présenter un mémoire. Il invite M. Pierre Rousseau à présenter un premier document au nom de quatre organismes : le CLD de Manicouagan, la MRC de Manicouagan, la Ville de Baie-Comeau et la Chambre de commerce de Baie-Comeau.

M. Pierre Rousseau débute en abordant l'état de la route 138. Il compare le niveau de qualité de la route 138 sur la Côte-Nord à celle de Charlevoix. Il souligne l'absence de voies de dépassement et le problème de contournement des agglomérations sur la Côte-Nord. Dans le dossier de la traversée du Saguenay, il estime que les mesures annoncées à court terme sont adéquates, mais que des études complémentaires devraient être réalisées afin de garantir une solution efficace à long terme. Il affirme que la venue de Louisiana-Pacific et, éventuellement, de d'autres projets industriels aura une incidence sur la fluidité de la circulation à Tadoussac. Il demande que la route 389 soit reconnue comme lien interprovincial, ce qui permettrait de disposer de sommes additionnelles pour répondre aux besoins créés par l'augmentation du camionnage au cours des dernières années. En matière de transport maritime, il souligne l'existence d'infrastructures importantes à Baie-Comeau. Cependant, ces installations sont sous-utilisées. Il demande que les infrastructures existantes soient optimisées avant la construction de tout nouvel équipement. Dans le processus de dévolution du port à un organisme du milieu, il demande l'appui du ministère des Transports. Dans le domaine du transport ferroviaire, il insiste sur l'importance d'aménager une cour de triage et demande la participation de Québec. En matière de transport aérien, il demande le soutien du ministère des Transports pour assurer le développement et le maintien des services. En conclusion, il mentionne le besoin de sommes importantes pour les améliorations prioritaires des routes 138 et 389. Il veut aussi que la situation géographique stratégique de Baie-Comeau soit reconnue et qu'un moratoire soit décrété sur toute nouvelle infrastructure maritime.

M. Claude Tremblay demande de quel type de soutien il est question dans le dossier de la dévolution de l'aéroport.

M. Pierre Rousseau mentionne deux éléments : 1) afin d'assurer les revenus de l'aéroport, le ministère des Transports pourrait soutenir le milieu dans ses efforts visant à assurer la desserte de la région, et; 2) les frais liés aux améliorations de l'infrastructure pourront difficilement être entièrement assumés par les nouveaux gestionnaires à l'intérieur du cadre du plan d'affaires.

M. Pierre Caron, de la Corporation d'administration portuaire de Baie-Comeau (CAPBC), trace un rapide historique du dossier de la dévolution des infrastructures fédérales depuis 1995. Il dresse un inventaire sommaire des installations du port de Baie-Comeau et de ses caractéristiques. Il demande l'aménagement d'une cour de triage et l'amélioration des infrastructures baie-comoises plutôt que de nouveaux investissements ailleurs sur la Côte-Nord. Il soutient que le ministère des Transports ne devrait pas subventionner les opérations maritimes, mais laisser jouer les règles de la concurrence.

M. Claude Tremblay veut savoir si la Corporation s'attend à une participation financière du ministère des Transports.

M. Pierre Caron mentionne que le gouvernement fédéral fournira les montants nécessaires et que les attentes quant à la contribution du Ministère se situent au niveau des conseils et de la validation quant aux orientations envisagées par le milieu.

M. Jean-Claude Tremblay interpelle M. Caron, les représentants du Ministère et l'ensemble des personnes présentes. Il leur demande de cesser de développer le transport maritime. Il prétend que la solution aux problèmes de transport sur la Côte-Nord passe par la construction d'un pont sur le Saguenay. Il affirme que les coûts annuels actuels du service de traversier (11 M\$) permettraient de financer l'infrastructure. Le retard à investir en ce sens nuit, selon lui, au développement de la Côte-Nord

Mme Claude Morin expose la position du regroupement des femmes de la Côte-Nord (RFCN). Elle débute par la présentation du RFCN. Les membres ont été consultés via un questionnaire. La position présentée n'en est pas une de spécialistes, mais bien celle d'utilisatrices et d'utilisateurs. En matière de transport routier, le RFCN demande que les camions lourds transitent par le fleuve pour améliorer la sécurité des automobilistes. Une meilleure intégration avec le traversier-rail devrait être réalisée. La construction d'un pont, si elle doit être envisagée à long terme, ne doit cependant pas entraver certaines mesures à court terme. La route 138 devrait être relocalisée à l'extérieur de plusieurs municipalités pour redonner les rues de villages aux résidents. Le pavage des accotements y contribuerait aussi. Le prolongement de la route vers Blanc-Sablou est un projet structurant qui devrait être lancé rapidement. La condition déplorable de la route 389 doit faire l'objet d'interventions prioritaires. Dans le domaine du transport aérien, les coûts et les horaires mal adaptés constituent une entrave à l'utilisation de l'avion. Enfin, une meilleure offre de service de transport en commun doit voir le jour.

M. Raymond Racine trouve inconcevable qu'en l'an 2000, des traversées comme celles de Sainte-Anne-de-Portneuf, de Longue-Rive et de Baie-Comeau (boul. Laflèche) existent encore.

M. Sylvain Dubé interpelle le ministère des Transports et veut savoir quelle est sa position en ce qui concerne le dossier du pont.

M. Claude Tremblay lui rappelle que la position du Ministère ainsi que différentes mesures ont été annoncées par le ministre délégué en février 2000. Il assure également que l'option d'un pont n'est pas écartée, mais qu'elle est évaluée comme une autre en fonction des avantages de fluidité et de mobilité vs les coûts qu'elle engendre.

M. Sylvain Dubé soutient que les 11 M\$ que coûte annuellement la traverse du Saguenay permettraient, sur 35 ans, de payer le pont<sup>1</sup>. Les solutions à court terme constituent encore des coûts additionnels inutiles. Il prétend que le temps d'attente contribue à l'exode de la population.

M. Claude Tremblay signale que la récente modification législative, qui permet une participation du secteur privé à la construction d'infrastructures publiques de transport, est une nouvelle opportunité qu'il faudra étudier.

M. Raymond Racine constate que parfois, en juillet, l'attente à Tadoussac est de plus de deux heures.

M. Claude Tremblay rappelle qu'un troisième navire sera en service à l'été 2001, ce qui devrait améliorer le service.

M. Sylvain Dubé estime que l'ajout d'un troisième navire est inutile. De plus, il croit que la présence du traversier est une source importante d'accidents de la circulation.

M. Réal Goulet affirme que l'absence d'un lien fixe freine beaucoup le déplacement des touristes vers la Côte-Nord. Ceux-ci préfèrent arrêter à Baie-Sainte-Catherine plutôt que d'attendre. M. Goulet maintient que la construction d'un pont est indispensable, tout comme l'amélioration des routes 138 et 389 et le prolongement de la route 138 vers Blanc-Sablon.

M. Claude Martel s'interroge sur certains chiffres présentés dans l'étude de Naturam-Genivar. Il évoque aussi la rumeur selon laquelle le ministère des Transports se préparerait à construire de nouvelles infrastructures aux Escoumins pour répondre aux besoins de Louisiana-Pacific. Il souhaite que cette rumeur ne soit pas fondée. Il s'interroge aussi sur le projet présenté dans la MRC de Sept-Rivières visant l'établissement d'un lien traversier-rail entre Port-Cartier, Sept-Îles et Matane. Enfin, il espère que le Ministère dira non à tout nouveau projet de route entre Sept-Îles et Fermont compte tenu de la présence de la route 389 et des besoins de celle-ci en terme d'améliorations.

M. Claude Tremblay rappelle qu'on ne peut écarter un projet avant de l'avoir évalué. Quant aux chiffres de Naturam-Genivar, il est important de prendre tous les chiffres en considération dans l'analyse du document. Il rappelle que le ministre délégué aux Transports, M. Jacques Baril, a souligné à maintes reprises son intérêt pour le transport fluvial. Cependant, c'est toute la chaîne de transport qui doit être optimisée et non seulement certaines composantes de cette chaîne.

---

<sup>1</sup> Il est important de noter que l'**Étude d'opportunité relative à la traversée de la rivière Saguenay entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac**, réalisée par le Consortium Naturam-Genivar, évalue plutôt les coûts annuels d'exploitation (fonctionnement et immobilisation) d'un pont sur le Saguenay à 23 M\$.

M. Jean-Claude Tremblay affirme que l'avenir de l'industrie touristique de la Côte-Nord dépend de la construction d'un pont sur le Saguenay. Cette infrastructure et le prolongement de la route 138 vers Blanc-Sablon ouvriraient le marché de Terre-Neuve. La population de cette province emprunterait alors cet axe routier pour venir sur le continent. Il soutient que le gouvernement fédéral doit être impliqué. Ces projets vont créer de l'emploi. Si on commence rapidement, le pont peut être construit dans cinq ans.

M. Sylvain Dubé cite les chiffres de la STQ et estime qu'en appliquant les 11 M\$ par année<sup>2</sup> de la traverse, on peut financer le pont. Il veut connaître la position du Ministère sur les conclusions environnementales de l'étude.

M. Jean Dugré rappelle que ce type de méga projet fait face à des obligations à trois niveaux : mondial, fédéral et provincial. L'étude de Naturam-Genivar identifie certaines contraintes liées à l'environnement, mais propose aussi diverses mesures permettant de minimiser leur impact.

M. Claude Tremblay précise que le ministère des Transports ne peut se soustraire aux lois et règlements.

M. Pierre Breton récapitule en affirmant que le développement de la Côte-Nord passe par le développement de l'axe est-ouest et, notamment, du pont sur le Saguenay. Le fait que plusieurs scénarios envisagés par le Ministère prennent leurs racines dans le maritime est la preuve que les nord-côtiers sont perçus comme des insulaires. En ce qui a trait au transport aérien, il soulève l'instabilité des liens et les tarifs élevés. Il atteste que le service offert par Air Canada est mal adapté à la desserte des régions et il propose une action concertée des provinces afin de faire débloquent le dossier. La hausse du trafic viendra avec un service compétitif.

M. Claude Tremblay cite un article du quotidien *Le Soleil* du 16 novembre dans lequel le ministre Guy Chevrette exprime ses inquiétudes et son intention de débloquent le dossier.

M. Christian Bouchard affirme que la Côte-Nord est limitrophe de plusieurs régions où l'industrie touristique est particulièrement vigoureuse : Bas-Saint-Laurent, Gaspésie, Charlevoix, Saguenay–Lac-Saint-Jean. Il faut créer des liens efficaces avec ces régions afin d'attirer les touristes chez nous. L'industrie touristique de la région entend développer le concept thématique de Route des Baleines. La route 389 présente un certain potentiel de développement touristique, mais elle devra être adaptée à cette clientèle en y ajoutant des voies de dépassement et des haltes routières. Il constate que la motoneige et le vélo sont en croissance et doivent faire l'objet d'une attention spéciale, notamment parce que la Route verte ignore complètement la Côte-Nord.

---

<sup>2</sup> Voir note 1.

M. Gabriel-Yvan Gagnon aimerait que des études complémentaires à celle de Naturam-Genivar soient menées afin d'identifier les conséquences économiques de l'absence de lien permanent, notamment en matière de tourisme. Avec le camionnage qui augmente et la géométrie sous-standard en plusieurs endroits de la route 138, ce lien routier est saturé. Sur la Côte-Nord, le transport est fondamental. À cet effet, il demande des études complémentaires.

M. Patrick Hamelin remercie les personnes présentes et mentionne que les commentaires recueillis permettront de parfaire la vision des transports qui servira de base à l'élaboration de la proposition du Plan de transport de la Côte-Nord. Il rappelle que ce document sera soumis à une consultation régionale unique où sera invité un groupe de personnes représentatives du milieu nord-côtier. Les représentants seront identifiés en concertation avec le Conseil régional de développement de la Côte-Nord.

**Annexe B**  
*Liste des personnes présentes*

<b>Nom</b>	<b>Organisme</b>
Asselin, Monique	Ministère des Régions
Aubin, Gilles	Abitibi Consolidated – forêt & scierie
Bernier, Julien	Ent. Julien Bernier
Blais, André	MRC de Manicouagan
Bossé, André	Municipalité de Pointe-aux-Outardes
Bouchard, Christian	ATR Manicouagan
Breton, Pierre	Société du pont sur le Saguenay
Cadore, Marcel	Chambre de commerce de Baie-Comeau
Caron, Pierre	Corporation d'administration portuaire de Baie-Comeau
Cayouette, Benoît	Bureau du député de Saguenay
Cliche, Jean-Marc	Ville de Baie-Comeau
Cloutier, Raynald	RRSSS Côte-Nord
Coll, Clermond	Maire de la municipalité de Pointe-Lebel
Cormier, A.	
Demers, Isabelle	MRC de Manicouagan
Deschênes, Carole	Ville de Baie-Comeau
Desmeules, André J.	Les Entreprises J. Dufour & Fils inc.
Desy, François	A.P.C.H.Q.
Dionne, Lise	Chambre de commerce de Baie-Comeau
Drolet, Conrad	MRN - territoire
Dubé, Pierrette	Regroupement des femmes de la Côte-Nord
Dubé, Sylvain	CRCN – Baie-Comeau
Duhaime, Guy	Corporation d'administration portuaire de Baie-Comeau / Reynolds al.
Emond, Claudine	Municipalité de Ragueneau
Ferrero, Patrick	Chambre de commerce de Baie-Comeau
Frenette, Pierre	Patrimoine Manicouagan
Gagné, Jocelyne	CRCN - Forestville
Gagnon, Gabriel-Yvan	Député du comté de Saguenay
Gagnon, Gilles	Municipalité de Ragueneau
Gaudreault, Gilles	Ministère des Ressources naturelles – bureau local de Baie-Comeau
Giguère, Élise	Cépro inc.
Gilain, Véronique	Cépro inc.

<b>Nom</b>	<b>Organisme</b>
<i>Goulet, Réal</i>	<i>Conseil régional de la faune</i>
<i>Hallé, Marc-André</i>	<i>Radio CHLC-fm 97,1</i>
<i>Heppell, Mario</i>	
<i>Hertel, Jean</i>	<i>CLE de Baie-Comeau</i>
<i>Hovington, Raphaël</i>	<i>Journal Plein-Jour</i>
<i>Larouche, Alain</i>	<i>SOPORT</i>
<i>Larouche, Normand</i>	<i>ARCMCN</i>
<i>Martel, Claude</i>	<i>Ville de Baie-comeau</i>
<i>Mérette, Jean-François</i>	<i>Kruger inc.</i>
<i>Merouani, Mustapha</i>	<i>Radio-Canada</i>
<i>Morin, Claude</i>	<i>Regroupement des femmes de la Côte-Nord</i>
<i>Otis, Jean-Pierre</i>	<i>Ministère des Ressources naturelles (forêts)</i>
<i>Ouellet, Sylvain</i>	<i>Ville de Baie-Comeau</i>
<i>Proulx, André</i>	<i>Kruger inc.</i>
<i>Racine, Raymond</i>	
<i>Richard, Françoise</i>	<i>Conseil du statut de la femme</i>
<i>Richard, Viviane</i>	<i>Regroupement des femmes de la Côte-Nord</i>
<i>Rousseau, Pierre</i>	<i>CLD de Manicouagan</i>
<i>Tremblay, Jean-Claude</i>	<i>Commerçant</i>
<i>Tremblay, Nicole</i>	<i>Abitibi-Consolidated Côte-Nord</i>
<b>TOTAL :</b>	<b>52 personnes</b>

**Annexe C**  
*Liste des documents déposés*

Ces documents sont disponibles sur demande.

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
MRC de Manicouagan CLD de Manicouagan Ville de Baie-Comeau Chambre de commerce de Baie-Comeau	<i>Communiqué : Vision des transports pour la Côte-Nord. Les intervenants socio-économiques de la MRC de Manicouagan prennent position.</i>
<b>Résumé</b>	
<i>Les organismes précités ont émis ce communiqué de presse afin de faire valoir leur position en matière de transport routier et maritime essentiellement. On y demande aussi un moratoire sur de nouvelles infrastructures maritimes.</i>	
2 pages	

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
MRC de Manicouagan CLD de Manicouagan Ville de Baie-Comeau Chambre de commerce de Baie-Comeau	<i>Mémoire des intervenants socio-économiques de la MRC de Manicouagan.</i>
<b>Résumé</b>	
<i>Ces quatre organismes y présentent leur position en matière de transport routier, maritime, ferroviaire et aérien.</i>	
35 pages	

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
Corporation d'administration portuaire de Baie-Comeau	<i>Mémoire de la Corporation d'administration portuaire de Baie-Comeau (CAPBC) sur la vision des transports sur la Côte-Nord dans le cadre des consultations publiques du ministère des Transports du Québec tenues à Baie-Comeau, le 16 novembre 2000.</i>
<b>Résumé</b>	
<i>La CAPBC y présente sa structure et ses activités. On mentionne aussi le positionnement stratégique du port de Baie-Comeau et l'importance d'en tirer profit.</i>	
5 pages	

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
Regroupement des femmes de la Côte-Nord	Mémoire sur le plan de transport.
<b>Résumé</b>	
Le regroupement y présente un portrait socio-économique des femmes de la Côte-Nord en plus de faire quatre recommandations liées au domaine des transports.	
10 pages	

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
Office des personnes handicapées du Québec	Commentaires de l'Office des personnes handicapées du Québec sur le document Vision des transports pour la Côte-Nord du ministère des Transports du Québec.
<b>Résumé</b>	
Ce document fait état des besoins spécifiques des personnes handicapées en matière de transport et soumet des propositions d'amélioration de ce type de service.	
11 pages	

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
CLD de Manicouagan	Extrait de procès-verbal.
<b>Résumé</b>	
Le conseil d'administration du CLD réitère ses positions via une résolution.	
2 pages	

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
Régie régionale de la santé et des services sociaux	Commentaires sur le Plan de transport de la Côte-Nord.
<b>Résumé</b>	
La RRSSS aborde les priorités régionales en matière de transport dans le cadre d'une meilleure efficacité du soutien aux besoins en santé publique.	
10 pages	

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
<i>Kruger, division Forêts et Produits forestiers</i>	<i>Mémoire sur la vision des transports sur la Côte-Nord.</i>
<b>Résumé</b>	
<i>Ce document aborde les thèmes du transport routier sur les routes 138 et 389, de la traversée du Saguenay et de la pérennité des infrastructures aéroportuaires de Baie-Comeau.</i>	
<i>10 pages</i>	

**Annexe D**  
*Liste des communiqués de presse*

Ces documents sont disponibles sur demande.

<b>No</b>	<b>Date</b>	<b>Titre</b>
<i>PT-0001</i>	<i>11 octobre 2000</i>	<i>La consultation va de l'avant</i>
<i>PT-0002</i>	<i>18 octobre 2000</i>	<i>La population de la MRC de Minganie sera consultée le 23 octobre 2000</i>
<i>PT-0003</i>	<i>18 octobre 2000</i>	<i>La population de la MRC de Caniapiscau sera consultée le 26 octobre 2000</i>
<i>PT-0004</i>	<i>25 octobre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Minganie</i>
<i>PT-0005</i>	<i>27 octobre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Caniapiscau</i>
<i>PT-0006</i>	<i>1<sup>er</sup> novembre 2000</i>	<i>La population de la MRC de La Haute-Côte-Nord sera consultée le 6 novembre 2000</i>
<i>PT-0007</i>	<i>7 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de La Haute-Côte-Nord</i>
<i>PT-0008</i>	<i>15 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Sept-Rivières</i>
<i>PT-0009</i>	<i>17 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Manicouagan</i>
<i>PT-0101</i>	<i>31 janvier 2001</i>	<i>Bilan de la consultation sur la Basse-Côte-Nord</i>



# Élaboration du Plan de transport de la Côte-Nord

Consultation par MRC sur le diagnostic

Compte rendu de la consultation de la MRC de Minganie  
Havre-Saint-Pierre  
23 octobre 2000

# **TABLE DES MATIÈRES**

Compte rendu

Annexe A : Sommaire des interventions

Annexe B : Liste des personnes présentes

Annexe C : Liste des documents déposés

Annexe D : Liste des communiqués de presse

Afin de faciliter l'analyse des enjeux soulevés, ce compte rendu les présente sans identifier les individus les ayant abordés. L'ordre dans lequel ils sont présentés ne réfère à aucun ordre particulier ni à aucune organisation visant à les prioriser les uns par rapport aux autres.

L'annexe A « Sommaire des interventions » constitue une transcription de chaque intervention dans l'ordre où elles ont été faites et en identifiant les intervenants.

### **Synthèse des enjeux soulevés**

#### **1) Une région en développement...**

Comme la Côte-Nord est une région jeune et en plein développement, la composante transport est éminemment importante dans toutes les facettes du développement socio-économique de la région. La situation géographique de « cul-de-sac » de la Minganie nuit à son développement.

#### **2) La desserte des localités isolées : une route en Basse-Côte-Nord...**

La construction de la route en Basse-Côte-Nord constitue, aux yeux des gens de la Minganie, une priorité qui permettrait de désenclaver les localités comprises entre Pointe-Parent et Vieux-Fort. La route assurerait aussi aux usagers (notamment les touristes) la possibilité de faire une boucle. D'ailleurs, cette route devrait être reconnue à titre de lien interprovincial puisqu'elle relie Blanc-Sablon au Labrador.

En attendant la route, la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord devrait se faire uniquement à partir de la Côte-Nord.

#### **3) Un lien interrives vital**

Dans la foulée de la création du parc Vauréal sur l'île d'Anticosti, et afin d'établir une boucle touristique incorporant les deux rives du Saint-Laurent et cette île, la mise sur pied d'un lien interrives est essentielle.

#### **4) L'importance des infrastructures portuaires et aéroportuaires**

La dévolution aux municipalités, par le gouvernement fédéral, de ces infrastructures entraîne des problèmes susceptibles de remettre en question la pérennité de ces équipements. On souhaite une plus grande implication de la part du ministère des Transports dans ce dossier.

**5) La route 138 : un lien essentiel**

L'entretien efficace et l'amélioration de la seule route qui relie la Minganie au reste du Québec sont primordiaux. À cet effet, l'intégration des préoccupations touristiques dans l'amélioration de la route est vitale.

**6) Une offre de service aérien qui se dégrade**

Alors que la municipalité de Havre-Saint-Pierre était autrefois desservie par plusieurs vols réguliers, la qualité de la desserte en Minganie s'est détériorée progressivement depuis quelques années.

**7) Un plan « souple »...**

Le Plan de transport de la Côte-Nord devra pouvoir intégrer d'éventuels développements sociaux ou économiques susceptibles de modifier la structure de l'économie régionale. À cet égard, le Plan de transport de la Côte-Nord devra faire preuve de souplesse. Il devra aussi intégrer les problématiques liées à l'entretien courant des infrastructures (routières, maritimes et aériennes) afin de garantir leur utilisation optimale.

**Annexe A**  
*Sommaire des interventions*

## Mot de bienvenue

M. Louis Darackian, agent de développement au Conseil régional de développement de la Côte-Nord (CRDCN), souhaite la bienvenue aux personnes présentes et les remercie de s'être déplacées. Il présente rapidement l'ordre du jour et invite le directeur régional du ministère des Transports du Québec à dire quelques mots.

M. Claude Tremblay souhaite la bienvenue à l'assistance. Il explique que dans le cadre du processus d'élaboration du Plan de transport de la Côte-Nord, le ministère des Transports rencontrera tour à tour la population de chaque MRC de la Côte-Nord et du territoire de la Basse-Côte-Nord afin d'obtenir leur avis sur la situation des transports dans la région. Il s'agit d'une première tournée de consultation. Les commentaires et les avis exprimés lors de cette tournée alimenteront la rédaction d'une proposition de plan de transport devant être déposée au printemps 2001. Il rappelle que le plan de transport deviendra l'un des outils permettant d'orienter les actions futures du Ministère. Les représentants du Ministère n'entendent pas débattre de problématiques particulières, mais désirent plutôt que la discussion porte sur les grands enjeux liés au développement des systèmes de transport sur la Côte-Nord.

M. Claude Tremblay invite M. Marc Larin à faire une présentation qui résume les éléments contenus dans le document « *Vision des transports* ».

## Présentation du ministère des Transports du Québec (MTQ)

En guise d'introduction, M. Marc Larin souligne que trois plans de transport ont déjà été déposés ailleurs au Québec (Outaouais, Québec et Montréal).

(Une copie papier de la présentation audiovisuelle a été remise aux personnes présentes. Elle ne sera donc pas incluse au compte rendu. Cependant, ce document est disponible sur demande.)

Deux points sont soulevés au cours de la présentation :

- 1) M. Danys Jomphe aimerait que soient précisées les définitions qui permettent le classement des aéroports. Le classement de l'aéroport de Havre-Saint-Pierre dans le réseau local le laisse perplexe.
- 2) On aimerait que l'ensemble des municipalités de la Côte-Nord soient identifiées sur les cartes et les diagrammes des documents du MTQ.

## Pause (15 minutes)

## Échanges et discussions

M. Normand Duguay souhaite la bienvenue à tous. Il demande certains éclaircissements sur la longévité du plan de transport et sur la nature des éléments qu'on devrait y retrouver.

M. Claude Tremblay explique que le Plan de transport de la Côte-Nord vise à dégager les enjeux sur un horizon de 15 à 20 ans. On ne veut donc pas en faire une liste de projets ou une programmation des travaux sur 20 ans.

M. Normand Duguay mentionne que la Côte-Nord est une région en développement et que la réalisation du plan de transport doit tenir compte de ce facteur. Que l'on parle de santé, d'éducation ou de développement économique sur la Côte-Nord, la composante transport, et par conséquent le ministère des Transports du Québec, est toujours interpellée.

M. Danys Jomphe aimerait savoir pourquoi une échéance de 20 ans a été établie.

M. Claude Tremblay explique qu'afin de donner un sens aux activités courantes et aux programmations annuelles des différents acteurs sur le territoire, il est important de se fixer des orientations à long terme.

M. André Cyr demande si le ministère des Transports reviendra présenter les résultats de cette consultation.

M. Claude Tremblay précise la démarche d'élaboration du Plan de transport de la Côte-Nord. Cette première tournée de consultation permettra d'alimenter le comité technique chargé de la rédaction de proposition du plan de transport. Une fois cette proposition déposée, un comité régional, représentatif du milieu et formé en collaboration avec le CRD, sera mandaté pour émettre ses commentaires avant le dépôt final du document.

M. Renaud Touzel parle de la difficulté de planifier sur 20 ans compte tenu de tout ce qui pourrait se passer d'ici là. Il souhaite que le plan de transport garde une certaine souplesse pour pouvoir intégrer d'éventuels projets de développement. M. Touzel admet qu'il est fort louable de se donner de grandes orientations, mais qu'il est tout aussi important de régler les petits problèmes qui reviennent d'année en année. En l'absence de trottoir dans plusieurs petites municipalités, M. Touzel émet l'idée de paver les accotements sur le bord de la route 138 dans ces municipalités. Enfin, il insiste sur le fait que les gens de la Minganie considèrent que le prolongement de la route 138 entre Pointe-Parent et Vieux-Fort doit être priorisé par rapport à la construction de la Trans-Labrador Highway.

M. Claude Tremblay insiste sur le fait que le Plan de transport de la Côte-Nord doit être un outil de référence et non un carcan incapable de s'adapter au développement du milieu. Pour ce qui est de l'exploitation du réseau, il admet que le MTQ pourrait parfois faire mieux et que différents outils visant cet objectif sont en cours d'implantation. Le pavage des accotements sera sérieusement étudié, plus particulièrement sous l'aspect des contraintes que pose la sécurité, mais la suggestion présente un intérêt certain. Quant au dossier de la Trans-Labrador, M. Claude Tremblay souligne qu'on ne peut empêcher un promoteur ou le gouvernement d'une autre province d'étudier des projets de développement. Chose certaine, les problématiques liées à la portion québécoise de la route du Labrador, la route 389, seront traitées dans le plan de transport.

M. Normand Duguay remarque que le premier enjeu propose, comme orientation préliminaire, la reconnaissance de la route 389 comme lien interprovincial. À cet égard, la route 138 devrait l'être aussi puisqu'elle relie le secteur de la Basse-Côte-Nord au Labrador. Il remet également en question la présence du deuxième enjeu puisque le prolongement de la route 138 devrait être une priorité et que la desserte ne serait alors plus nécessaire.

M. Claude Tremblay explique que la notion de desserte abordée dans le deuxième enjeu ne réfère pas au service de desserte maritime dont bénéficient actuellement les gens de la Basse-Côte-Nord, mais bien au principe général de desserte des communautés. À cet égard, l'amélioration de la desserte peut être réalisée par divers moyens, dont la construction de tronçons de routes. Le plan de rattrapage qui sera déposé au cours des prochaines semaines pourrait évidemment modifier la situation de la Basse-Côte-Nord.

M. Pierre Cormier aimerait savoir pourquoi les représentants du MTQ visitent la Minganie en premier alors que les données concernant la MRC sont incomplètes. Il questionne les actions du Ministère et souligne ce qu'il perçoit comme de l'acharnement à dénigrer la Minganie. Il illustre ses propos en citant le document « *Vision des transports* » (section 2.2, page 12) où on mentionne explicitement que le port de Havre-Saint-Pierre n'est pas intégré dans un tableau compte tenu de son tonnage manutentionné.

M. Claude Tremblay assure que la Minganie est traitée comme les autres portions du territoire de la Côte-Nord et du Québec. Il précise que, dans le cadre d'une présentation faisant état du diagnostic des transports dans une région, la mise à jour des données est un processus long et complexe. Les interventions d'un ministère en réaction à des changements dans l'environnement socio-économique d'une région sont parfois plaisantes, parfois moins. Pour ce qui est du port de Havre-Saint-Pierre, il mentionne que bien qu'il ne figure pas dans ce tableau précis, cette infrastructure est bien identifiée ailleurs dans le document et qu'elle est prise en compte dans l'élaboration des constats.

M. Julien Boudreau considère qu'avant de parler d'amélioration du lien interprovincial, il faudrait parler du lien provincial, en l'occurrence la route 138. Les gens de la Basse-Côte-Nord devraient pouvoir espérer, sur un horizon de 20 ans, voir la route 138 être prolongée. Il mentionne aussi que les enjeux évoqués pour la Minganie sont rédigés au conditionnel, emploient l'expression « si possible » et appellent peu à l'action. Il relève enfin que la présentation du MTQ ne semble pas intégrer certains nouveaux développements, entre autres la création du parc sur l'île d'Anticosti, un facteur qui pourrait avoir de grandes répercussions sur le tourisme et sur les besoins en transport maritime vers l'île. Dans le dossier de la dévolution des infrastructures portuaires et aéroportuaires, M. Boudreau insiste sur le fait que le MTQ devrait être perçu comme un partenaire, un facilitateur, alors que pour l'instant les gens de la Minganie le voient comme un metteur de bâtons dans les roues.

M. André Cyr soutient que bien que le MTQ reconnaisse l'importance du port de Havre-Saint-Pierre, cette reconnaissance ne se traduit pas par une plus grande implication du Ministère. Pendant que le gouvernement fédéral et la Municipalité investissent 100 000 \$ chacun pour la réalisation d'un plan d'affaires visant la reprise de ces infrastructures par le milieu, le MTQ s'est contenté de 5 000 \$. On aimerait sentir un meilleur appui technique et financier de la part du Ministère.

M. Danys Jomphe s'interroge sur la présence du projet de contournement ou de demi-contournement de la municipalité de Havre-Saint-Pierre dans le document.

M. Claude Tremblay répond que ce projet peut être réalisé en deux phases.

M. André Cyr explique que le projet a été reporté d'un an.

M. Danys Jomphe revient sur le statut de l'aéroport de Havre-Saint-Pierre. M. Claude Tremblay le rassure, les représentants du Ministère vérifieront les définitions et les explications figureront au compte rendu de la réunion<sup>1</sup>.

M. Luc Martel aimerait que l'importance des liens interrives figure dans les axes. Il cite le potentiel d'un circuit intégrant Forillon en Gaspésie, Anticosti et la Minganie. Il soutient que le prolongement de la route 138 vers l'est permettrait de boucler le réseau des parcs nationaux.

---

<sup>1</sup> L'aéroport de Havre-Saint-Pierre est classé dans la catégorie du réseau des aéroports locaux (petits centres urbains) par la *Politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires* (décembre 1995). « Bien que certaines infrastructures soient desservies par des vols réguliers, la plupart ont une envergure locale et une clientèle axée sur l'aviation générale, la petite aviation notamment. Les aéroports du réseau local sont généralement peu sollicités et plusieurs n'ont pas de vocation définie de façon précise. Selon le cas, la situation résulte de la faiblesse des marchés en région pour ce genre de service (...) » p. 9.

Par ailleurs, l'aéroport de Havre-Saint-Pierre figure aussi dans le réseau des aéroports régionaux et locaux en vertu de la *Politique nationale des aéroports (PNA)* annoncée en juillet 1994 par le gouvernement fédéral. Cette classe comprend les aéroports desservis par des services aériens réguliers totalisant moins de 200 000 voyageurs par année.

M. Renaud Touzel mentionne l'absence de référence au tourisme dans le document, notamment pour la mise en valeur de certains attraits aux abords de la route 138. Il aimerait que les infrastructures (belvédères, haltes, etc.) soient intégrées à la planification des travaux.

M. Danys Jomphe souligne que le projet visant à donner le nom de «Route des Baleines» à la route 138 est absent du document.

M. Luc Bourassa explique que des contacts ont été établis avec le représentant de l'Association touristique régionale Manicouagan au printemps 2000 et que le MTQ lui a fourni l'information technique pertinente. Le Ministère est en attente de contacts ou de développements.

M<sup>me</sup> Nathalie de Grandpré estime que le document ne fait pas suffisamment référence au lien interrives. Comme la Minganie est un cul-de-sac, cette notion est particulièrement importante en terme de développement. Elle note aussi qu'on insiste beaucoup sur la notion de préservation des réseaux existants, surtout au début du document. Dans une région en développement reliée par la route depuis à peine 25 ans, il serait également à propos de parler de développement du réseau. Elle aborde aussi le service aérien déficient en Minganie.

M. Claude Tremblay indique que la préservation des réseaux n'est pas exclusive et que cet axe ne ferme pas la porte au développement.

M. Jean Cassivy parle de l'importance du lien interrives faisant escale à l'île d'Anticosti. Pour être développée, celle-ci doit être desservie de façon adéquate, rapidement.

M. Danys Jomphe aimerait savoir à quoi réfère l'expression « notion de fardeau fiscal » dans la présentation du MTQ. Il précise que le transfert du fardeau n'a jamais été inclus dans les discussions visant la dévolution du port.

M. André Cyr affirme qu'il est important que les représentants du MTQ prennent connaissance du plan d'affaires du port de Havre-Saint-Pierre. Il aborde aussi le dossier de la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord. Il aimerait que le Plan de transport de la Côte-Nord indique que la desserte devrait un jour servir la Côte-Nord.

M. Pierre Cormier remet en question les chiffres qui ont dicté la récente décision relative au renouvellement du contrat de la desserte. Il cite une étude commandée qui faisait la preuve que le service était plus rentable à partir de Havre-Saint-Pierre. Il remet en question la volonté du Ministère de vraiment aider les gens de la Minganie.

M. Danys Jomphe demande si les fonctionnaires de la Direction de la Côte-Nord du MTQ sont en lien avec les responsables de ce dossier à Québec.

M. Claude Tremblay mentionne que des échanges réguliers permettent au personnel de la Direction de la Côte-Nord d'avoir une bonne connaissance du dossier, mais qu'effectivement les spécialistes sont à Québec.

M. Gratien Picard interpelle le responsable du Comité du port de Havre-Saint-Pierre sur les projets de ce comité de réaménager l'infrastructure. Il manifeste sa désapprobation au projet.

M. Pierre Cormier estime que M. Picard ne dispose pas de toute l'information.

M<sup>me</sup> Nathalie de Grandpré voudrait savoir ce qu'on entend par « approche commerciale du ministère des Transports ».

M. Claude Tremblay explique que l'objectif visé est de minimiser la subvention au transporteur tout en offrant le meilleur service possible aux résidents de la Basse-Côte-Nord, tant en qualité d'approvisionnement qu'en tarification.

M<sup>me</sup> Marie-Claude Carbonneau souligne l'importance de la composante « transport » pour le développement économique de Natashquan.

Les interventions de la salle étant terminées, M. Normand Duguay conclut en rappelant le rôle essentiel, voire le rôle clé, que le Ministère doit jouer quant au développement socio-économique de la Minganie. Il réitère son appui à l'option Côte-Nord dans le dossier de la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord. Il mentionne que la dévolution des infrastructures par le gouvernement fédéral y est pour beaucoup dans les situations problématiques actuelles. Il indique aussi quelques pistes quant aux grands enjeux pour la région au cours des prochaines années : désengorgement de la route 138, cabotage sur le fleuve, développement du parc sur l'île d'Anticosti par le lien interrives, développement du nord. Enfin, il revient sur la dégradation que le service aérien a connue au cours des dernières années.

M<sup>me</sup> Nathalie de Grandpré rappelle l'importance que les MRC soient parties prenantes de la suite du processus d'élaboration du Plan de transport de la Côte-Nord.

M. Claude Tremblay remercie les personnes présentes et mentionne que les commentaires recueillis permettront de parfaire la vision des transports qui servira de base à l'élaboration de la proposition du Plan de transport de la Côte-Nord. Il rappelle que ce document sera soumis à une consultation régionale unique où sera invité un groupe de personnes représentatives du milieu nord-côtier. Les représentants seront identifiés en concertation avec le Conseil régional de développement de la Côte-Nord.

**Annexe B**  
*Liste des personnes présentes*

<b>Nom</b>	<b>Organisme</b>
<i>Boudreau, Julien</i>	<i>Municipalité de Havre-Saint-Pierre</i>
<i>Carbonneau, Claudia</i>	<i>CLD de Minganie</i>
<i>Carbonneau, Marie-Claude</i>	<i>Municipalité de Natashquan</i>
<i>Cassivy, Jean</i>	<i>La tournée des îles inc.</i>
<i>Chartier, Denis</i>	<i>Radio-Canada</i>
<i>Cormier, Jean-Claude</i>	
<i>Cormier, Pierre</i>	<i>Comité de gestion et de développement du port de Havre-Saint-Pierre</i>
<i>Cormier, Sylvio</i>	<i>QuébecTel</i>
<i>Cyr, André</i>	<i>Municipalité de Havre-Saint-Pierre</i>
<i>de Grandpré, Nathalie</i>	<i>MRC de Minganie</i>
<i>Deraps, Johnny</i>	<i>Municipalité d'Aguanish</i>
<i>Duguay, Normand</i>	<i>Député de Duplessis</i>
<i>Élias, Stéphanie</i>	<i>MRC de Minganie</i>
<i>Giasson, Jean-Louis</i>	
<i>Harvey, Réjean</i>	<i>CILE MF</i>
<i>Jomphe, Danys</i>	<i>Municipalité de Havre-Saint-Pierre</i>
<i>Leblanc, Marcel</i>	<i>Municipalité de Rivière-Saint-Jean/Magpie</i>
<i>Levasseur, Alex</i>	<i>Radio-Canada</i>
<i>Martin, Luc</i>	<i>Parcs Canada</i>
<i>Picard, Gratien</i>	
<i>Raymond, Richard</i>	<i>Transports Canada</i>
<i>Tanguay, Ghislain</i>	<i>Maire de la municipalité de Baie-Johan-Beetz</i>
<i>Touzel, Renaud</i>	<i>Maire de la municipalité de Rivière-au-Tonnerre</i>
<b>TOTAL :</b>	<b>23 personnes</b>

**Annexe C**  
*Liste des documents déposés*

Ces documents sont disponibles sur demande.

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
MRC de Minganie	Mémoire de la MRC de Minganie concernant le plan de transport pour la Côte-Nord
<b>Résumé</b>	
La première partie de ce document propose une série de mesures en matière de développement des systèmes de transport. La seconde partie vise à présenter les commentaires de la MRC sur la documentation fournie par le MTQ.	
27 pages	

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
Municipalité de Havre-Saint-Pierre	Mémoire relatif au plan de transport pour la Côte-Nord
<b>Résumé</b>	
Ce document met en évidence l'ensemble des préoccupations municipales en regard de toute la problématique liée au transport.	
22 pages	

**Annexe D**  
*Liste des communiqués de presse*

Ces documents sont disponibles sur demande.

<b>No</b>	<b>Date</b>	<b>Titre</b>
<i>PT-0001</i>	<i>11 octobre 2000</i>	<i>La consultation va de l'avant</i>
<i>PT-0002</i>	<i>18 octobre 2000</i>	<i>La population de la MRC de Minganie sera consultée le 23 octobre 2000</i>
<i>PT-0003</i>	<i>18 octobre 2000</i>	<i>La population de la MRC de Caniapiscau sera consultée le 26 octobre 2000</i>
<i>PT-0004</i>	<i>25 octobre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Minganie</i>
<i>PT-0005</i>	<i>27 octobre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Caniapiscau</i>
<i>PT-0006</i>	<i>1<sup>er</sup> novembre 2000</i>	<i>La population de la MRC de La Haute-Côte-Nord sera consultée le 6 novembre 2000</i>
<i>PT-0007</i>	<i>7 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de La Haute-Côte-Nord</i>
<i>PT-0008</i>	<i>15 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Sept-Rivières</i>
<i>PT-0009</i>	<i>17 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Manicouagan</i>
<i>PT-0101</i>	<i>31 janvier 2001</i>	<i>Bilan de la consultation sur la Basse-Côte-Nord</i>



# Élaboration du Plan de transport de la Côte-Nord

Consultation par MRC sur le diagnostic

Compte rendu de la consultation de la MRC de Sept-Rivières  
Sept-Îles  
14 novembre 2000

# **TABLE DES MATIÈRES**

Compte rendu

Annexe A : Sommaire des interventions

Annexe B : Liste des personnes présentes

Annexe C : Liste des documents déposés

Annexe D : Liste des communiqués de presse

Afin de faciliter l'analyse des enjeux soulevés, ce compte rendu les présente sans identifier les individus les ayant abordés. L'ordre dans lequel ils sont présentés ne réfère à aucun ordre particulier ni à aucune organisation visant à les prioriser les uns par rapport aux autres.

L'annexe A « Sommaire des interventions » constitue une transcription de chaque intervention dans l'ordre où elles ont été faites en identifiant les intervenants.

### **Synthèse des enjeux soulevés**

#### **1. Un lien vers l'arrière-pays et vers la Basse-Côte-Nord**

La construction d'une bretelle reliant le Relais Gabriel au barrage SM-3 est primordiale. Cependant, les gens de la MRC de Sept-Rivières conviennent avec ceux de la MRC de Caniapiscau que la réfection de la route 389 est prioritaire.

Le transport des passagers via la liaison ferroviaire doit, de plus, être maintenu.

Dans le même sens, le prolongement de la route 138 entre Natashquan et Vieux-Fort doit être réalisé.

#### **2. Le raccordement au réseau ferroviaire nord-américain**

La construction d'infrastructures ferroportuaires à Sept-Îles et à Port-Cartier doterait la MRC d'outils de développement susceptibles de promouvoir le développement industriel et économique de la région.

#### **3. Réaménagement de la route 138 : un meilleur arrimage dans le domaine du tourisme**

L'aménagement de plusieurs portions de la route 138 doit être réalisé afin de corriger sa géométrie. Ces travaux devraient tenir compte de la mise en valeur du potentiel touristique du corridor routier et des attraits.

#### **4. Des solutions de transport visant à améliorer la compétitivité des entreprises de la Côte-Nord**

On espère que les solutions retenues appuieront effectivement les efforts de développement du milieu.

## **5. L'option Côte-Nord toujours vivante**

Le dossier de la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord devrait être réévalué en tenant compte des économies potentielles liées à l'augmentation du coût de l'essence. De façon générale, on trouve inacceptable que l'opérateur continue d'assurer le service à partir du port de Rimouski.

**Annexe A**  
*Sommaire des interventions*

## **Mot de bienvenue**

M. Patrick Hamelin, directeur général du Conseil régional de développement de la Côte-Nord (CRDCN), souhaite la bienvenue aux personnes présentes et les remercie de s'être déplacées. Il présente rapidement l'ordre du jour et invite le représentant du directeur régional du ministère des Transports du Québec à dire quelques mots.

M. Jean Dugré souhaite la bienvenue à l'assistance. Il explique que, dans le cadre du processus d'élaboration du Plan de transport de la Côte-Nord, le ministère des Transports rencontrera tour à tour la population de chacune des MRC de la Côte-Nord et du territoire de la Basse-Côte-Nord afin d'obtenir leur avis sur la situation des transports dans la région. Il s'agit d'une première tournée de consultation. Les commentaires et les avis exprimés lors de cette tournée alimenteront la rédaction d'une proposition de plan de transport devant être déposée au printemps 2001. Il rappelle que le plan de transport deviendra l'un des outils permettant d'orienter les actions futures du Ministère. Les représentants du MTQ n'entendent pas débattre de problématiques particulières, mais désirent plutôt que la discussion porte sur les grands enjeux liés au développement des systèmes de transport sur la Côte-Nord.

M. Jean Dugré présente les membres de son équipe et invite M. Marc Larin à faire une présentation qui résume les éléments contenus dans le document « *Vision des transports* ».

## **Présentation du ministère des Transports du Québec**

En guise d'introduction, M. Marc Larin souligne que trois plans de transport ont déjà été déposés ailleurs au Québec (Outaouais, Québec et Montréal).

(Une copie papier de la présentation audiovisuelle a été remise aux personnes présentes. Elle ne sera donc pas incluse au compte rendu. Cependant, ce document est disponible sur demande.)

Avant la pause, M. Normand Duguay souhaite la bienvenue à tous et les remercie de leur présence. Il espère que l'exercice de consultation permettra de développer une véritable collaboration entre le ministère des Transports et le milieu. Il mentionne aussi que le Ministère est un gros joueur sur la Côte-Nord et qu'il doit être partie prenante du développement du territoire.

## **Pause (15 minutes)**

## **Échanges et discussions**

M. Patrick Hamelin annonce que trois groupes ont manifesté le désir de présenter un mémoire. Il invite donc le préfet de la MRC de Sept-Rivières à faire la première présentation.

(Les propos des intervenants seront résumés, mais l'ensemble de la documentation – mémoire, présentation électronique, etc. – est disponible sur demande.)

M. Ghislain Lévesque explique que les acteurs du développement de la MRC de Sept-Rivières ont pris l'exercice très au sérieux. Ils considèrent que le transport est un outil au service du développement et, qu'en ce sens, leur réflexion a porté sur l'avenir de la collectivité de la MRC. Il estime que d'importantes infrastructures sont déjà présentes, mais qu'elles nécessitent des améliorations afin de mieux appuyer le développement de la région. Il soutient que le temps est venu de passer à l'action et indique qu'une vingtaine d'intervenants ont contribué à la rédaction du mémoire.

M. Marc Brouillette enchaîne en faisant un rapide portrait de la MRC. Il souligne le rôle essentiel des ports de Sept-Îles et de Port-Cartier. Il aborde aussi la prise en charge prochaine de l'aéroport de Sept-Îles par le milieu. Il soulève quatre grands enjeux : l'amélioration de la route 138, la réalisation de la bretelle Relais Gabriel – SM-3, la réfection de la route 389 et le prolongement de la route 138 à l'est de Natashquan.

M. Philippe Gagnon mentionne certaines déficiences dans le profil de la route 138, la nécessité d'adapter les contrats d'entretien d'hiver à la réalité de la région, le fait que la Route verte ne soit pas reconnue sur la Côte-Nord et l'importance d'être souple dans la régie de la cohabitation avec les traverses de motoneiges sur la route 138, notamment pour la traversée des rivières. Il souligne aussi l'importance de développer de nouveaux liens routiers, vers le nord et vers l'est. L'amélioration de la traversée du Saguenay devrait être étudiée, mais pas réalisée à n'importe quel prix. L'utilisation du fleuve pour désengorger la route 138 doit aussi être étudiée.

M. Denis Clements aborde le sujet du transport ferroviaire, même si le gouvernement du Québec est peu interpellé. Comme le chemin de fer constitue le seul lien terrestre avec Schefferville et que ce moyen de transport est fiable et économique, le lien doit être maintenu. En ce qui concerne la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord, M. Clements rappelle que l'option Côte-Nord est toujours sur la table. Il avance l'importance d'un lien ferromaritime vers la rive sud. En matière de transport aérien, il demande que le ministère des Transports soit présent afin de donner son avis quant aux garanties de sécurité qui devront être maintenues suite à la dévolution des infrastructures fédérales. Toute la mouvance dans ce domaine au niveau national doit aussi être suivie de près.

M. Marc Brouillette récapitule :

- 1) La bretelle Relais Gabriel – SM-3 doit être une priorité. Elle favorisera les développements minier et touristique grâce à un accès terrestre moins dispendieux que le chemin de fer. La route 389 nécessite cependant des améliorations. Les deux projets ne doivent pas être exclusifs puisque la route 389 devrait être reconnue comme route transcanadienne et bénéficier de subsides fédéraux.
- 2) Le prolongement de la route 138 à l'est de Natashquan est essentiel.
- 3) La qualité des chemins forestiers doit être améliorée pour favoriser l'accès au territoire.
- 4) Il faut faire preuve de clémence en ce qui a trait aux traverses de motoneiges.
- 5) Il est important de procéder à l'implantation de pistes cyclables (Route verte).
- 6) Le MTQ doit prendre en charge la route de SM-3 puisqu'il assume l'entretien de la route 389 bien qu'il n'en ait construit qu'une infime portion.
- 7) Les haltes routières à caractère touristique doivent être améliorées.
- 8) Le transport ferroviaire et le transport maritime doivent bénéficier d'une attention spéciale. À cet effet, il serait intéressant de profiter du programme d'infrastructures afin de mettre en place le service de traversier-rail.
- 9) L'option Côte-Nord est toujours vivante.
- 10) Amélioration du service de traversier Baie-Comeau – Matane – Godbout par l'acquisition d'un nouveau bateau.
- 11) La ligne ferroviaire de QNS&L est importante pour l'implantation d'un circuit touristique vers Fermont.

La MRC de Sept-Rivières peut jouer un rôle important dans l'avancement des transports sur la Côte-Nord.

**Trois grands thèmes doivent être envisagés :**

- 1) Des améliorations aux routes 138 et 389 sont essentielles. Les représentants de la MRC de Sept-Rivières sont d'accord avec ceux de Caniapiscau sur l'amélioration pressante du tronçon Fire Lake – Mont Wright.
- 2) La politique maritime du gouvernement du Québec devrait permettre de favoriser le transport fluvial, ce qui contribuerait à désengorger la route 138. Le projet de traversier-rail entre Sept-Îles – Port-Cartier et Matane va dans ce sens. Ces infrastructures permettraient de vraiment développer le caractère touristique de la route 138.
- 3) Le prolongement de la route 138 à l'est de Natashquan est aussi prioritaire.

M. Michel Gignac dépose un document sur le projet de traversier-rail et précise qu'une année a été nécessaire à sa préparation. Il invite le commissaire industriel de Port-Cartier à présenter le document.

M. Bernard Gauthier indique que l'étude constitue une rétrospective des efforts effectués pour développer les infrastructures ferroportuaires dans la MRC de Sept-Rivières en plus de proposer un scénario afin de compléter ces infrastructures. Plus de cinquante intervenants ont été consultés au cours de cent vingt entrevues. Il affirme que les volumes de marchandise, notamment le minerai, conjugués de Port-Cartier et de Sept-Îles permettraient de rentabiliser le service. La construction de ces infrastructures est nécessaire au développement industriel de la MRC. Il aborde les sujets du financement et de l'achalandage potentiel.

M. Anthony Detroio prétend que les montants attribués en un an à Montréal permettraient de combler les besoins de la Côte-Nord et que les sujets discutés dans la région sont les mêmes depuis des années. Il évoque les propos de MM. René Lévesque et Brian Mulroney qui parlaient du prolongement de la route 138 en Basse-Côte-Nord. Dans le dossier du traversier-rail, il affirme que les travaux avaient été annoncés en 1991, mais que les difficultés économiques de la région les ont retardés avec la promesse de les réaliser au redémarrage de l'usine de Port-Cartier. Il se demande dans quelle mesure les régions du Québec ne financent pas les travaux dans les grands centres.

M. Jean Dugré commente les diverses interventions. Il rappelle les interventions récentes du ministère des Transports en Basse-Côte-Nord (Kegaska, Vieux-Fort, quai de Pointe-à-la-truite, etc.) et sur la route 389 (7 M\$ sur 3 ans). Dans le dossier de la dévolution des infrastructures fédérales aux municipalités, il souhaite que les municipalités invitent le Ministère aux discussions.

M. Gaby Robert constate que depuis son arrivée à Sept-Îles, il y a 26 ans, des améliorations ont été apportées. Il cite le prolongement de la route 138 à l'est de Moisie et jusqu'à Natashquan. Dans le dossier de la bretelle, il soutient que la seule façon de réaliser le dossier est d'impliquer la population en expliquant clairement le projet. Il dépose un mémoire qui illustre la nécessité d'améliorer la route 389, de réaliser la bretelle et de revoir le service de desserte maritime de la Basse-Côte-Nord.

M. Normand Duguay souligne l'importance que la route 389 soit reconnue comme lien interprovincial. Il soutient aussi que le projet de traversier-rail permettrait de répondre au second enjeu pour environ 20 M\$. Il note la difficulté de développer le parc Vauréal sur l'île d'Anticosti si les accès à celle-ci et le réseau routier n'y sont pas améliorés. Le prolongement de la route 138 à l'est de Natashquan est toujours une priorité. La route 138 devrait d'ailleurs être reconnue comme lien interprovincial, au même titre que la route 389, puisqu'elle relie le Québec au Labrador à l'est de Blanc-Sablon. Il avance que ce projet d'environ 400 M\$ devrait être financé à 60 % par le gouvernement fédéral.

M. Aylmer Whittom rappelle la tenue d'un colloque touristique le 3 novembre 2000 et signale l'importance de la participation du ministère des Transports dans le développement touristique régional, notamment dans l'amélioration des haltes routières.

M. Marc Brouillette note le peu de sérieux de la consultation dans le cadre de l'élaboration de la politique maritime du gouvernement du Québec. Il trouve que l'arrimage entre les autorités politiques et administratives du ministère des Transports est déficient. Cette situation force les représentants du milieu à faire des représentations identiques auprès des deux paliers, ce qui représente une perte d'énergie et plusieurs occasions d'affaires manquées.

M. Gilles Dechamplain aimerait que la réalisation de la bretelle soit une priorité à court terme puisque Hydro-Québec finira bientôt ses travaux et qu'il pourrait être opportun d'utiliser la machinerie présente au chantier pour compléter la route. Le ministère des Transports devrait aussi assumer la responsabilité de cette route.

M. Luc Bourassa précise que le MTQ prend en charge les routes publiques lorsqu'elles relient deux municipalités. La route de SM-3 est une route privée qui relie le réseau du ministère des Transports à une installation d'Hydro-Québec.

M. Gaby Robert demande si le délai de deux ans entre les dates prévues de consultation et le calendrier actuel est dû au retard dans le dépôt de l'étude sur la traversée du Saguenay.

M. Jean Dugré le confirme et précise que c'est à la demande du milieu que les consultations ont été reportées.

M. Gaby Robert trouve inacceptable que ce dossier ait retardé l'élaboration du Plan de transport de la Côte-Nord. Il soutient que la construction de la route 138 à l'est de Natashquan ne peut attendre plus longtemps.

M. Alexis Segal avance que l'Aluminerie Alouette est un gros « consommateur » de transport en région et qu'à ce titre, il espère que la priorité des projets se fera en fonction d'une réduction des frais de transport et d'une amélioration des conditions de transport.

M<sup>me</sup> Claudette Villeneuve signale l'importance de l'aménagement de pistes cyclables. Elle cite aussi un document élaboré il y a quelques années par le personnel du MTQ et qui identifiait cinq sites visant l'aménagement de haltes routières. Le développement de ces sites est primordial. Elle rappelle que diverses améliorations ont été apportées à la route 389 au cours des dernières années.

M. Arthur Nadeau déplore le fait que dans le dossier de la desserte maritime, le personnel de la Direction de la Côte-Nord du ministère des Transports change régulièrement. Il faut constamment recommencer à sensibiliser, à expliquer, à refaire des liens. Il souhaite aussi un meilleur arrimage entre les autorités du Ministère à Québec et les représentants sur la Côte-Nord.

M. Jean Dugré lui indique que la décision du Ministère visait uniquement à protéger les intérêts des clients du service et à leur garantir le meilleur service possible à un prix acceptable.

M. Ghislain Lévesque soutient que le temps des consultations est terminé. Il faut maintenant que des actions concrètes soient posées. Il demande que les délais annoncés soient maintenus.

M. Normand Duguay voudrait que dans le dossier de la desserte maritime, les représentants du ministère des Transports réévaluent la pertinence des ports de tête de ligne, notamment Rimouski. Les économies potentielles liées au coût de l'essence devraient être considérées dans la décision.

M. Arthur Nadeau signale le problème soulevé par les difficultés financières de Régionair vis-à-vis le transport du courrier et de diverses marchandises en Basse-Côte-Nord.

M. Patrick Hamelin remercie les personnes présentes et mentionne que les commentaires recueillis permettront de parfaire la vision des transports qui servira de base à l'élaboration de la proposition du Plan de transport de la Côte-Nord. Il rappelle que ce document sera soumis à une consultation régionale unique où sera invité un groupe de personnes représentatives du milieu nord-côtier. Les représentants seront identifiés en concertation avec le Conseil régional de développement de la Côte-Nord.

**Annexe B**  
*Liste des personnes présentes*

<b>Nom</b>	<b>Organisme</b>
Beaulieu, Blondin	Ville de Moisie
Bernier, Rodrigue	Municipalité Rivière-Pentecôte
Bertrand, François	Relais Nordik inc.
Blouin, Denis	Administration portuaire de Sept-Îles
Bonenfant, Bernard	Aviation Québec Labrador – Sept-Îles
Bouchard, Régis	Les Équipements Nordiques – Sept-Îles
Boudreau, Roger	Courtier imm. commercial – Sept-Îles
Bourdeau, Danny	ATR de Duplessis
Brouillette, Marc	CLD – MRC de Sept-Rivières
Clements, Denis	CLD Sept-Rivières – COPIC Sept-Îles
Couët, Richard	Cie Minière Québec-Cartier
Cyr, Suzanne	MRC de Sept-Rivières
Dechamplain, Gilles	Corporation industrielle – Sept-Îles
Desgagnés, François	Relais Nordik inc.
Detroio, Anthony	Ville de Port-Cartier
Dion, Luc	Corporation de promotion industrielle de Sept-Îles
Duguay, Normand	Député Duplessis
Forest, Yvon	MREG
Fortin, Guy	Federal marine terminal (FEDNAV)
Gagnon, Philippe	MRC de Sept-Rivières
Garneau, Louis	Radio-Canada
Gauthier, Bernard	CDE Port-Cartier
Gignac, Michel	CDE Port-Cartier
Hepell, Robert	C.S. du fer
Levasseur, Alex	Radio-Canada
Lévesque, Ghislain	Maire de la Ville de Sept-Îles
Lévesque, Martial	Conseiller de la Ville de Sept-Îles
Nadeau, Arthur	Chambre de Commerce – Sept-Îles
Paulin, Paul-E	Corporation du transport adapté
Pelletier, Marcel	
Perras, François	Héli-Transport inc.
Robert, Gaby	Candidat élection fédérale
Roussel, Régis	Scierie Norbois inc.

---

<b>Nom</b>	<b>Organisme</b>
<i>Segal, Alexis</i>	<i>Aluminerie Alouette inc.</i>
<i>St-Gelais, Pauline</i>	<i>Municipalité de Gallix</i>
<i>Tremblay, Stéphane</i>	<i>Le Soleil / CKCN 94,1 fm</i>
<i>Villeneuve, Claudette</i>	<i>Conseil régional de l'ENVIR de la Côte-Nord</i>
<i>Whitton, Aylmer</i>	<i>Ville de Sept-Îles</i>
<b>TOTAL :</b>	<b>38 personnes</b>

---

**Annexe C**  
*Liste des documents déposés*

Ces documents sont disponibles sur demande.

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
MRC de Sept-Rivières CLD de la MRC de Sept-Rivières	Mémoire : Plan de transport de la Côte-Nord : Mémoire
<b>Résumé</b>	
Les thèmes du transport routier, ferroviaire, maritime et aérien sont abordés. On propose divers axes d'intervention. Ce document est accompagné d'une présentation électronique.	
15 pages	

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
M. Gaby-Gabriel Robert Candidat conservateur dans Manicouagan	Plan de Transport pour la Côte pour 15 @ 55 ans.
<b>Résumé</b>	
La question de la desserte maritime est abordée tout comme l'importance de la construction d'un lien routier vers Fermont via le Relais Gabriel.	
3 pages	

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
Corporation de développement économique de la région de Port-Cartier	Traversier-rail Matane – Port-Cartier, Matane – Sept-Îles : projet- moteur de développement économique
<b>Résumé</b>	
Cette étude fait le bilan des efforts réalisés depuis plusieurs années afin de doter la région de Port-Cartier – Sept-Îles d'infrastructures qui permettraient de relier ce pôle au réseau ferroviaire nord-américain. On y présente un plan d'intervention.	
67 pages	

<b>Organisme, individu</b>	<b>Titre du document</b>
<i>Chambre de commerce de Sept-Îles</i>	<i>Commentaires sur le Plan de transport de la Côte-Nord</i>
<b>Résumé</b>	
<i>Il s'agit d'une lettre dans laquelle la présidente de la Chambre de commerce identifie les quatre priorités de son organisme.</i>	
<i>1 page</i>	

**Annexe D**  
*Liste des communiqués de presse*

Ces documents sont disponibles sur demande.

<b>No</b>	<b>Date</b>	<b>Titre</b>
<i>PT-0001</i>	<i>11 octobre 2000</i>	<i>La consultation va de l'avant</i>
<i>PT-0002</i>	<i>18 octobre 2000</i>	<i>La population de la MRC de Minganie sera consultée le 23 octobre 2000</i>
<i>PT-0003</i>	<i>18 octobre 2000</i>	<i>La population de la MRC de Caniapiscau sera consultée le 26 octobre 2000</i>
<i>PT-0004</i>	<i>25 octobre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Minganie</i>
<i>PT-0005</i>	<i>27 octobre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Caniapiscau</i>
<i>PT-0006</i>	<i>1<sup>er</sup> novembre 2000</i>	<i>La population de la MRC de La Haute-Côte-Nord sera consultée le 6 novembre 2000</i>
<i>PT-0007</i>	<i>7 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de La Haute-Côte-Nord</i>
<i>PT-0008</i>	<i>15 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Sept-Rivières</i>
<i>PT-0009</i>	<i>17 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Manicouagan</i>
<i>PT-0101</i>	<i>31 janvier 2001</i>	<i>Bilan de la consultation sur la Basse-Côte-Nord</i>

## **Rectification au compte rendu de la consultation tenue dans le cadre du Plan de transports de la Côte-Nord – MRC de Sept-Rivières**

page 4, deuxième paragraphe

Au lieu de : « Il affirme que les volumes de marchandise, **notamment le minerai**, conjugués de Port-Cartier et de Sept-Îles permettraient de rentabiliser le service. »

On aurait dû lire : « Il affirme que les volumes de marchandise, **notamment avec les intrants des compagnies minières et des extrants des compagnies forestières**, conjugués de Port-Cartier et de Sept-Îles permettraient de rentabiliser le service. »

Page 4, troisième paragraphe

Au lieu de : « Dans le dossier du traversier-rail, il affirme que les travaux avaient été annoncés en **1991**, mais que les difficultés économiques de la région les ont retardés avec la promesse de les réaliser au redémarrage de l'usine de Port-Cartier. »

On aurait dû lire : « Dans le dossier du traversier-rail, il affirme que les travaux avaient été annoncés en **1981**, mais que les difficultés économiques de la région les ont retardés avec la promesse de les réaliser au redémarrage de l'usine de Port-Cartier. »