



RAPPORT DU COORDONNATEUR

ANNÉE BUDGÉTAIRE 2001-2002

Plan de transport
Le coordonnateur

CANQ
TR
MOO
ATNQ
158
2001/02

Québec
Ministère
des Transports

1088403

Plan de transport du Nord-du-Québec

RAPPORT DU COORDONNATEUR

ANNÉE BUDGÉTAIRE 2001-2002

QMTRA

Transports
Québec 

Avril 2002

QANQ
TR
MOO
AINQ
158
2001/02



Monsieur Denis Blais
Chef du Service des inventaires et plan
Direction Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec

Monsieur,

Conformément aux attentes liées au processus de la Modernisation de la gestion publique, il me fait plaisir de vous soumettre le *Rapport annuel du Coordonnateur* pour l'année financière se terminant le 31 mars 2002.

Ce rapport annuel constitue une première reddition de compte sur la performance dans l'atteinte des résultats et sur l'utilisation des ressources dans le cadre des activités du *Plan de transport du Nord-du-Québec*.

Je vous remercie de l'attention que vous accordez à ce document. J'espère que ce rapport fournira toute l'information nécessaire pour mesurer l'ampleur du travail accompli. Je demeure disponible pour toute information additionnelle.

Le coordonnateur du *Plan de transport du Nord-du-Québec*.

Luc Ampleman

Rouyn-Noranda, mai 2002

80, boulevard Québec

Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1

Téléphone : (819) 763-3237

Télécopieur : (819) 763-3493

TABLE DES MATIÈRES

1.	PLAN DE TRANSPORT DU NORD-DU-QUÉBEC.....	1
1.1	Enjeux.....	1
1.2	Historique.....	1
1.3	Équipe de travail.....	2
1.4	Activités.....	2
1.5	Étapes de planification.....	3
2.	ÉTAT DE SITUATION	5
2.1	État d'avancement (ce qui a été fait).....	5
2.2	Actions futures (ce qui reste à faire).....	10
2.3	Faits saillants.....	12
2.4	Orientations proposées par le coordonnateur.....	13
3.	PLAN D'ACTION	15
3.1	Ressources nécessaires.....	15
3.2	Échéancier révisé	15

LISTE DE LA FIGURE ET DES TABLEAUX

FIGURE

1.	Échéancier révisé.....	16
----	------------------------	----

TABLEAU

1.	Étapes du Plan de transport du Nord-du-Québec	4
2.	Nombre de jours minimaux pour réaliser le plan de transport	15

LISTE DES SIGLES

ARK	Administration régionale Kativik
BST	Bituminous surface treatment
CRDBJ	Conseil régional de développement de la Baie James
CBJNQ	Convention de la Baie-James et du Nord québécois
DATNQ	Direction de l'Abitibi-Témiscamingue–Nord-du-Québec
ETC	Équivalent à temps complet
GCC	Grand Conseil des Cris
GÉTIC	Groupe d'études inuites et circumpolaires
ILS	Instrumentation landing systems
MAINC	Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien
MREG	Ministère des Régions
MTQ	Ministère des Transports du Québec
PTNQ	Plan de transport du Nord-du-Québec
SAA	Secrétariat aux Affaires autochtones
SIP	Service des inventaires et plan
TC	Transports Canada

1. PLAN DE TRANSPORT DU NORD-DU-QUÉBEC

1.1 Enjeux

Au cours des quinze prochaines années, le Nord-du-Québec connaîtra des besoins importants en matière d'amélioration et de développement d'infrastructures, de réseaux et de services de transport. C'est d'ailleurs dans ce contexte que le ministère des Transports du Québec (MTQ) a entrepris l'élaboration du *Plan de transport du Nord-du-Québec* (PTNQ). Cet exercice a pour but d'éviter les décisions à la pièce, de mieux cibler les investissements nécessaires et de concevoir une stratégie de gestion globale et de financement des réseaux. L'analyse globale de la situation actuelle et prévisible permettra de dégager des enjeux et des orientations conduisant à un plan d'action pour tous les modes de transport. La concertation active avec le milieu, et ce, dès le début du processus, permettra de développer et de partager cette vision d'avenir.

1.2 Historique

En 1992, le ministère des Transports du Québec a amorcé un exercice de planification régionale avec les plans de transports de l'Outaouais et des agglomérations de Montréal et de Québec en vue d'identifier les grandes priorités d'interventions pour répondre aux besoins de déplacement des personnes et des marchandises. Depuis, plusieurs régions ont emboîté le pas et ont entrepris leur propre plan de transport.

Le 5 février 1998, lors d'une rencontre entre le MTQ et l'Administration régionale Kativik (ARK), la volonté d'effectuer le *Plan de transport du Nord-du-Québec* en collaboration avec le milieu a été exprimée. L'ARK a accepté d'être partenaire actif dans cette démarche. Il est à noter que l'élaboration d'un plan de transport pour la région du Nord-du-Québec était déjà identifiée comme l'une des priorités d'action dans l'entente-cadre signée en septembre 1997 sur le développement de la région Nord-du-Québec.

La rencontre du 13 février 1998 entre la DATNQ et le conseil de bande de Waskaganish a permis de discuter du partenariat possible de la nation crie dans l'élaboration du *Plan de transport du Nord-du-Québec*. M. Billy Diamond, chef du Conseil de bande, confirme l'intérêt des Cris à prendre part à un éventuel comité du plan de transport.

La Société Makivik a signifié au Secrétariat aux affaires autochtones (SAA) du Ministère son intérêt à être impliqué dans l'élaboration du plan de transport.

Un document d'orientation présentant les grandes étapes du plan de transport, la stratégie de mise en œuvre et la structure organisationnelle du plan est proposée. Ce document a fait l'objet de consultations auprès des principaux intervenants du milieu. Un Comité directeur régional est formé. Ce comité a pour originalité de réunir des intervenants de plusieurs nations ou communautés (Cris, Inuits, Jamésiens) mais également des intervenants des gouvernements provincial et fédéral (SAA, MREG, MTQ, MAINC, Transports Canada).

Une première rencontre du Comité directeur régional se tient en mai 1999. Deux autres rencontres suivent en septembre et décembre 1999. Ces trois rencontres préparent le début des grandes étapes de l'exercice qu'est le *Plan de transport du Nord-du-Québec*. Au cours de l'été et de l'automne 1999, la DATNQ bâtit l'équipe de travail qui se dédiera en tout ou en partie au plan de transport de l'immense région Nord-du-Québec. Les comités aviseurs pour chacune des communautés crie, inuite, jamésienne sont également formés. Une liste de collaborateurs ministériels est établie et donne naissance au Comité technique virtuel et Comité de liaisons internes. Au seuil de janvier 2000, le *Programme de travail* est complété. Les activités du plan sont concrètement lancées.

Depuis, les différents comités se sont rencontrés à quelques reprises. Les lignes qui suivent, établissent plus explicitement l'état d'avancement du plan depuis le début des activités.

1.3 Équipe de travail

L'équipe de travail du *Plan de transport du Nord-du-Québec* se compose actuellement de deux professionnels (ETC) entièrement dédiés au PTNQ dont un coordonnateur. L'équipe obtient le soutien nécessaire au plan technique, cartographique et professionnel d'autres membres du Service des inventaires et plan (SIP), responsable des activités du plan de transport. Les membres des centres de services et des autres services sont sollicités sur demande.

1.4 Activités

Les activités rattachées à la planification des transports dans le Nord-du-Québec sont de trois types :

- La production de documents et d'outils de planification;
- Le suivi des activités du plan auprès des partenaires et des intervenants à l'interne;
- Les activités parallèles.

La production de documents et d'outils de planification

Il s'agit essentiellement des documents qui sont livrés à chacune des étapes du *Plan de transport du Nord-du-Québec*. Ces documents sont directement liés au plan de transport lui-même. Parmi ceux-ci, il y a le *Programme de travail*, les études techniques, le *Prédiagnostic*, le *Diagnostic*, la *Proposition de plan* et le *Plan d'action ministériel*.

Le suivi des activités du plan auprès des partenaires et des intervenants à l'interne

Nous trouvons dans cette catégorie l'ensemble des rencontres auxquelles doivent assister les membres de l'équipe du *Plan de transport du Nord-du-Québec*. Les efforts sous cette rubrique sont consacrés tant à la préparation des rencontres qu'aux rencontres elles-mêmes et au suivi des rencontres (rédaction des résumés de rencontre, diffusion de résultats, etc.).

Les activités parallèles

Sous cette rubrique, nous retrouvons l'ensemble des efforts qui, bien que ne concernant pas directement la planification de transport du Nord-du-Québec, alimentent néanmoins celui-ci (exemple : projet de recherche, veille technologique) ou permettent aux membres de l'équipe du plan de transport de livrer leur expertise et analyse grâce à la connaissance acquise dans le cadre de leurs activités de recherche et de planification (commentaires sur un dossier, avis ministériels, feuilles de dossiers majeurs, réponses à des demandes des intervenants locaux, etc.).

1.5 Étapes de planification

Comme il a été expliqué dans le *Programme de travail*, le plan de transport comprend six étapes :

- Une phase préparatoire;
- Une phase diagnostic et orientation;
- Une phase proposition de plan;
- Une phase plan de transport proprement dite;
- Une phase de suivi;
- Une phase de révision du plan.

À chacune de ces étapes, le Ministère prévoit des moyens pour impliquer (consulter, aviser et faire participer aux décisions) les partenaires régionaux et locaux. À chaque étape, le plan prévoit remplir des objectifs. À chacune de ces étapes, le plan prévoit des livrables, c'est-à-dire des documents-outils.

TABLEAU 1
ÉTAPES DU PLAN DE TRANSPORT DU NORD-DU-QUÉBEC

	PHASES	OBJECTIFS	LIVRABLES	CONSULTATION ET IMPLICATION DU MILIEU
1a	Préparatoire	▪ Mettre en place les comités ▪ Élaboration de protocoles d'ententes pour participation des membres des comités	▪ Programme de travail	Tournée de consultation des localités nordiques
1b	Prédiagnostic	▪ Recueillir les préoccupations ▪ Élaborer les études techniques	▪ Prédiagnostic ▪ Études techniques	
2	Diagnostic et orientation	▪ Valider le diagnostic ▪ Recueillir les commentaires	▪ Diagnostic	Rencontre des trois communautés selon la formule proposée par les comités aviseurs
3	Proposition de plan	▪ Valider le contenu du plan ▪ Rechercher le consensus sur les priorités	▪ Proposition de plan	Forum régional selon la formule proposée par le Comité directeur régional
4	Plan de transport	▪ Sanctionner le plan d'action	▪ Plan d'action	Activité interne MTQ
5	Phase de suivi	▪ Évaluer les actions entreprises	▪ Bilans annuels	Suivi auprès du Comité directeur régional ou son équivalent
6	Révision du plan	▪ Mettre à jour les informations structurantes, le diagnostic et les priorités	▪ À déterminer	À déterminer

2. ÉTAT DE SITUATION

2.1 État d'avancement (ce qui a été fait)

Après la période de rodage qui a permis d'annoncer le début des activités du plan, plusieurs actions ont été menées à terme par l'équipe du plan de transport, notamment depuis janvier 2000 :

La production de documents et d'outils de planification

- Une mise à jour du *Programme de travail* a été effectuée. Une version anglaise de ce programme a également été produite.
- Une partie importante des efforts a été investie dans la préparation des devis d'études techniques et la cueillette d'informations portant sur le transport et la région 10.
- Des arrangements avec des consultants externes ont été pris afin d'assurer la rédaction des études techniques. Certaines d'entre elles seront livrées sous peu. Le GÉTIC, groupe de recherche de l'Université Laval bénéficiant d'une crédibilité, d'une neutralité certaine, d'une connaissance importante en matière nordique devrait assurer la réalisation de certaines études.
- Un bulletin d'information sur l'exercice de planification a été préparé et largement diffusé afin de rejoindre les citoyens et les différents intervenants ayant un intérêt dans la planification des transports. Un second *Sans Détour* nordique est en voie de diffusion.
- Un document intitulé *État de situation* a été produit (en français et en anglais) au printemps 2001 afin de faire le point sur l'état d'avancement du *Plan de transport du Nord-du-Québec*.
- Un *Prédiagnostic* a été rédigé. Ce document regroupe l'ensemble des préoccupations recueillies lors de la tournée de consultations. Le *Prédiagnostic* est le premier document du genre dans un exercice de planification régionale des transports au Québec. Des corrections ont été apportées au *Prédiagnostic* (ajouts de commentaires, de préoccupations, modifications de textes, ratures, etc.). Ces corrections ont été ajoutées au texte déjà existant à partir de trois sources :
 - 1) les commentaires des membres des Comités aviseurs et directeur régional;
 - 2) les commentaires des membres du Comité de liaisons internes;
 - 3) les mémoires ou autres documents déposés depuis le début de la tournée de consultations.

- Le présent document, par ailleurs interne (SIP-DATNQ), s'inscrit dans la suite du document susmentionné. Il s'agit du premier rapport du coordonnateur du *Plan de transport du Nord-du-Québec*.

Le suivi des activités du plan auprès des partenaires et des intervenants à l'interne

- La mise sur pied des Comités aviseurs cri, inuit et jamésien a été complétée.
- Les premières rencontres de ces comités ont été tenues afin de préparer les tournées de consultations dans chacune des communautés.
- La tournée de consultations a été très enrichissante. Elle a permis aux professionnels de la DATNQ d'établir le contact avec les intervenants, citoyens, partenaires, groupes d'intérêt de la presque totalité des localités du Nord-du-Québec. L'objectif de la tournée de consultations était d'informer les populations des communautés locales sur les objectifs du plan de transport régional mais surtout de recueillir les préoccupations du milieu en matière de transport. La présence des membres des comités aviseurs et des accompagnateurs cris ou inuits lors de la tournée ont de loin facilité le contact avec le milieu et la cueillette des préoccupations.
- Un nombre important de professionnels, de services, de directions du ministère des Transports ainsi que d'autres partenaires et mandataires du gouvernement ont été sensibilisés aux principaux enjeux de planification des transports dans le Nord-du-Québec.
- Des rencontres avec les Autorités du Ministère, avec Hydro-Québec, avec l'ensemble des coordonnateurs de plans de transport régionaux du Québec ainsi qu'avec les autres services et directions du MTQ ont permis d'assurer une certaine cohérence dans les actions de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec.
- Deux ententes spécifiques (avec le CRDK et le CRDBJ) et une entente spéciale (avec le Grand Conseil des Cris) ont été préparées et attendent d'être signées par les principaux intéressés. Ces ententes ont pour objectif de soutenir la participation des intervenants du milieu lors des différentes activités de consultations et de communications avec le milieu.
- Les comités de gestion et de direction ont été rencontrés à l'hiver 2001 afin d'être sensibilisés à l'importance du *Plan de transport du Nord-du-Québec* à la lumière des dossiers majeurs de cette région et des enjeux sociaux et politico-économiques du Nord-du-Québec.

- Le Comité directeur régional a été rencontré afin de prendre connaissance du *Prédiagnostic*. Une seconde rencontre a également eu lieu avec chacun des comités aviseurs. Nous attendons les commentaires et la rétroaction des membres de ces comités sur le document. Le document a également été diffusé auprès des membres du comité de liaisons internes du Ministère et des différents services de la DATNQ.
- Trois membres de l'équipe du *Plan de transport du Nord-du-Québec* sont allés défendre, en mai 2001, la complexité des problématiques de transport de marchandises (aérien, maritime, ferroviaire, intermodal) dans le Nord-du-Québec lors d'une rencontre organisée par le Service de l'économie et du plan directeur en transport du MTQ.

Les activités parallèles

En plus des dossiers liés à la planification des transports, plusieurs dossiers relèvent actuellement du Service des inventaires et plan sous la responsabilité des membres de l'équipe du *Plan de transport du Nord-du-Québec*. Mentionnons parmi ceux-ci :

Projet de recherche, expertise et veille technologique

- **Projet de recherche de conception d'un modèle multicritère d'aide à la décision et de planification afin d'assurer une gestion intégrée des réseaux de transport dans le Nord-du-Québec.** Ce projet de recherche a pour but de développer un modèle multicritère devant faire ressortir les principaux facteurs (c'est-à-dire les critères d'aide à la décision) qui ont un impact sur le développement économique local, régional, provincial, la qualité de l'environnement, la sécurité, la qualité des services, les coûts d'exploitation, c'est-à-dire ce qui en coûte à l'État et aux différents intervenants pour assurer le transport des marchandises et des personnes, les bénéfices qu'en tire l'État et les différents intervenants lors du transport des marchandises et des personnes selon divers facteurs.
- **Demande d'expertise sur le « bituminous surface treatment (BST) »** et utilisation potentielle du BST sur le réseau routier du Nord-du-Québec. Cette demande d'expertise a été faite par la DATNQ au Service des chaussées du central. La DATNQ a reçu une copie de ce rapport en février 2002.
- **Veille technologique.** Considérant le développement important dans la région Nord-du-Québec et dans l'univers circumpolaire et nordique, il importe aux professionnels d'assurer la veille technologique dans divers domaines. Les domaines où il importe d'assurer une veille du savoir sont les suivants : nordicité, demande de transport, logistique, interventions en milieu nordique et dans les communautés isolées, plan de transport de région nordique, conditions hivernales, partenariat, affaires autochtones, etc.

Traitement, analyse et expertise

L'équipe du plan de transport assure actuellement la veille dans plusieurs dossiers. Elle prépare les fiches synthèses ou de dossiers majeurs, assure les analyses, représente le Ministère, prépare ou participe à des rencontres sur les dossiers suivants :

TRANSPORT ROUTIER

- Comité interministériel sur l'entretien et le financement des infrastructures routières du territoire de la Baie-James (3 100 kilomètres);
- Négociations avec Hydro-Québec (infrastructures routières de la Baie-James);
- Application du *Code de la sécurité routière* (CSR) sur les routes de la Baie-James;
- Discussions avec les forestières et les minières (routes de la Baie-James);
- Ententes avec la Société de développement de la Baie-James (SDBJ) concernant l'entretien et l'exploitation des routes du Nord, de Wemindji et d'Eastmain;
- Impact de la poussière des routes en gravier sur les chemins locaux et d'accès dans les communautés éloignées et isolées.

AÉRIEN

- Gestion et exploitation des aéroports nordiques du Nunavik;
- Programme de réduction du tarif aérien pour les résidents du Nunavik en regard à la question d'équité des services dans les transports aux localités isolées (mise en œuvre Service des liaisons avec les partenaires et usagers (SLPU)).

MARITIME

- Étude de pré faisabilité d'un port en eau profonde sur les rives de la Baie-James;
- Infrastructures maritimes;
- Desserte maritime du Nunavik.

FERROVIAIRE

- Maintien des liens ferroviaires.

MOTONEIGES ET VÉHICULES TOUT-TERRAINS

- Impact des lois concernant la motoneige et les véhicules tout-terrains sur les communautés nordiques.

MULTIMODALITÉ, LOGISTIQUE ET AUTRES

- Dossiers d'approvisionnement énergétique à Kuujuaq;
- Développement économique et projet de liens Caniapiscau–Schefferville–Kuujuaq.

PLANIFICATION, GESTION ET RECHERCHE

- Réflexion ministérielle sur la coordination des activités dans le Nord-du-Québec;
- Politiques ministérielles de transport, projets de lois ministériels, plan directeur, réseaux stratégiques, plan stratégique du MTQ.

DOSSIER AVEC PARTENAIRES

- Commission sur l'autonomie du Nunavik;
- Politiques, programmes et projets du SAA;
- Politiques, programmes du ministère des Régions;
- Sommet socio-économique Katutjinik;
- Politique de gestion des terres des corporations foncières du Nunavik;
- Impact du suivi CBJNQ sur le développement du Nord-du-Québec.

DEMANDES DU MILIEU

Par ailleurs, l'équipe de la DATNQ a répondu à plusieurs demandes, parmi celles-ci :

- Demande d'Air Inuit quant au financement d'un système météo partiel et la construction d'infrastructures d'entreposage dans trois aéroports nordiques;
- Demande de financement d'une étude de pré faisabilité d'un lien terrestre entre Salluit et Baie Déception par le Qaqqalik Landholding Corporation / Salluit;
- Demande de financement d'une étude de pré faisabilité d'un lien terrestre entre Salluit et Baie Déception et installation d'un ILS aéroport de Salluit par le Qaqqalik Landholding Corporation / Salluit;
- Prise en compte de la demande de balisage pour les sentiers informels de motoneiges de Salluit dans le *Plan de transport du Nord-du-Québec*;
- Demande d'intervention faite par le Kativik Local Development Center pour réagir au problème de poussière sur les routes locales du Nunavik;
- Demande d'avis ministériels dans le dossier de l'approvisionnement en pétrole de Kuujuaq (dossier afférent aux problèmes de navigations rencontrés par Shell Canada dans la rivière Koksoak).

AVIS MINISTÉRIELS

Parmi les avis ministériels effectués, si l'on ne tient pas compte des différents documents internes au ministère des Transports lui-même, l'équipe du plan de transport a pu commenter les projets, les dossiers ou les documents suivants :

- Demande de commentaires sur les résultats du Sommet socio-économique Katutjiniq;
- Analyse du problème de la desserte équitable au Nunavik;
- Plan directeur de la SDBJ;
- Énoncé de Stratégie de développement du Nord-du-Québec;
- Rapport de la Commission du Nunavik.

2.2 Actions futures (ce qui reste à faire)

Avec la publication du *Prédiagnostic*, le plan de transport entrait à la phase 2 de son développement. L'équipe de travail entreprend en effet la phase *Diagnostic* du plan bien qu'elle n'ait pas encore en main les études techniques. Un nombre important d'actions doivent donc être entreprises pour réaliser le plan. Les principales tâches sont les suivantes :

La production de documents et d'outils de planification

- Terminer les études techniques : cette activité comprend la réalisation à l'interne de certaines études techniques (*Mission et cadre de planification, Nordicité, Transport routier, Rôles des intervenants, Transport ferroviaire*) et le suivi des études réalisées à l'externe (*Géographie, aménagement du territoire et environnement, Cultures, démographie et préoccupations du milieu, Développement socio-économique, Transport collectif, Motoneige, VTT, Transport aérien, Transport maritime, Petites embarcations, Fiscalité*).
- Élaboration du *Diagnostic* : Cette activité a pour objectif de dresser un portrait global de la situation des transports et faire état des besoins, consulter chacune des communautés, établir des orientations, qui se traduisent en objectifs à atteindre dans une perspective de 15 ans. Le document devrait tracer les limites et les occasions d'interventions.
- Élaboration de la *Proposition de plan* : Cet outil identifiera les éléments de solution qui permettent d'atteindre les objectifs. Les intervenants du milieu seront consultés par le biais d'un forum régional, afin de déterminer les priorités d'interventions.
- Élaboration du *Plan de transport (Plan d'action)* : Ce document préparé à l'interne établira les actions à mettre en œuvre selon les priorités qui auront été établies avec le milieu. Le document permettra d'établir dans le temps, selon le partage des responsabilités avec les différents mandataires, la nature des interventions à mettre en œuvre.

Le suivi des activités du plan auprès des partenaires et des intervenants à l'interne

- Suivi avec les comités du plan. Les rencontres prévues avec les comités associés au plan de transport doivent se poursuivre. Une part importante des énergies est consacrée à assurer la participation des partenaires (information, aide à la décision, échanges sur le partage de responsabilités, conciliation des intérêts, etc.). Les efforts déployés pour ces rencontres comprennent la préparation des réunions, la préparation des communiqués et outils d'information, les résumés de rencontres, etc. Ces suivis se font avec le Comité directeur régional, les Comités

aviseurs cri, inuit et jamésien ainsi qu'avec le Comité de liaisons internes et le Comité technique virtuel.

- Suivi des dossiers et mise au point à l'interne. Ce suivi comprend différentes activités permettant de faire le point sur les dossiers de planification dans le Nord-du-Québec. Entrent dans cette catégorie les rencontres entre les intervenants du SIP, de la DATNQ et du MTQ.
- Suivi de dossiers divers avec les partenaires. Ce suivi inclut différentes rencontres avec des partenaires sur des dossiers ayant un impact important sur la planification, soit les routes de la Baie-James et le développement socio-économique du Nunavik, etc.
- *Diagnostic* et Forum. Pour ces deux activités majeures de consultations, il convient de prévoir plusieurs jours de préparation (contenu, logistique, communication, etc.).

Les activités parallèles

- Projet de recherche. Le projet de recherche déjà mentionné dans les rubriques précédentes est présentement en cours. Des rencontres et des échanges avec le GÉTIC doivent se poursuivre pour assurer le début du projet à l'hiver 2002. Le MTQ et le chercheur doivent s'entendre sur le devis. Ce projet aura des répercussions sur le plan de transport et son suivi et aussi sur les activités d'inventaires et d'études du MTQ dans cette région.
- Traitement – analyse – expertise : les membres du SIP oeuvrant sur le *Plan de transport du Nord-du-Québec* consacrent de plus en plus de temps à l'analyse de demandes provenant du milieu (demandes de financement, projets de partenariat, études conjointes, etc.) mais également à donner un avis sur des dossiers majeurs concernant le Nord-du-Québec (autonomie du Nunavik, plans directeur ou stratégique d'organismes régionaux et locaux, politiques de transport, document cadre de ministères, diverses études, etc.). Il faut s'attendre à une multiplication des activités de cette catégorie dans les prochains mois pour trois raisons. Premièrement, le SIP-DATNQ a développé depuis quelques mois une expertise certaine et plusieurs repères en matière de nordicité et de développement des réseaux dans le Nord-du-Québec. Deuxièmement, la multiplication des contacts et des liens de confiance avec les gens du milieu (qui va de pair avec la décentralisation de 1993) ont engendré de toute part l'accroissement des demandes du milieu et le réflexe de ce dernier a contacté directement les gens de la DATNQ pour diverses questions. Troisièmement, l'augmentation du nombre de projets de développement dans le Nord-du-Québec et l'intérêt de plusieurs intervenants d'y associer le MTQ.

- Veille technologique et site Internet, formation, mise à jour de dossiers : Il s'agit d'activités consacrées au développement de la connaissance ayant un impact sur la planification des transports en milieu nordique et la mise en œuvre des interventions dans ce domaine.
- Gestion des protocoles, gestion du plan et budget : Ces activités sont consacrées à la gestion proprement dite du *Plan de transport du Nord-du-Québec* et à l'implication des partenaires.

2.3 Faits saillants

Les délais nécessaires pour assurer le dépôt du *Plan de transport du Nord-du-Québec* varieront légèrement par rapport à ce qui avait été prévu dans la version initiale du *Programme de travail* et l'état de situation déposé au printemps 2001. De nombreux événements obligent le Ministère à reporter le dépôt de son plan de transport pour le Nord-du-Québec. Parmi les principaux faits saillants ayant marqué l'exercice du plan de transport depuis le début, certains ont contribué à bousculer l'échéancier. Parmi ceux-ci, notons :

- Le report de la tournée de consultations inuite à la fin de l'automne 2000. Cette tournée a été notamment reportée pour des raisons de logistique et de respect du calendrier des événements et activités des représentants du Nunavik.
- La nécessité de terminer la tournée de consultations avant de débiter la réalisation des études techniques afin d'intégrer les commentaires et les préoccupations recueillis comme objet d'examen dans lesdites études.
- L'engagement de la DATNQ à préparer les résumés de la tournée de consultations, suite à la demande de différents intervenants du milieu ayant participé.
- Le changement à la coordination du plan et à la direction de la DATNQ.
- L'absence d'expertise au plan de la traduction et de l'adaptation nécessaire à la transmission des documents aux partenaires du territoire.
- La participation de l'équipe du plan de transport à d'autres activités, rencontres et dossiers urgents ayant un impact sur la planification des transports dans le Nord-du-Québec (voir la liste des dossiers dans la section « Activités parallèles » du présent rapport).
- La révision du processus de traduction des documents et de communication des résultats et des informations recueillies par la DATNQ.

Par ailleurs, plusieurs activités ont un impact positif sur le développement de la planification des transports et le suivi des dossiers nordiques. Notons parmi ceux-ci :

- L'important impact de la tournée de consultations sur les relations avec les partenaires.
- Le très bon accueil de la tournée de consultations.
- La multiplication des contacts dans la région Nord-du-Québec grâce aux activités de consultations et aux groupes de travail et d'échanges auxquels participent la DATNQ et l'équipe du plan de transport.
- La vision globale de la DATNQ sur les dossiers nordiques et leur intégration dans la problématique du plan de transport.
- La multiplication des relations et échanges avec les services centraux.

Il ne fait aucun doute que ces éléments ont pour effet d'améliorer les liens de communications et de faciliter les échanges d'informations, d'améliorer les liens de confiance et mieux cibler les besoins locaux, d'éviter de planifier les activités d'intervention à la pièce et par la même occasion améliorer le rapport qualité – coûts – délais d'intervention, d'augmenter l'expertise du Ministère en matière de relation avec les autochtones, de nordicité, d'intervention en milieux isolés et éloignés, de planification des activités dans les conditions de haute complexité.

2.4 Orientations proposées par le coordonnateur

Afin de répondre aux attentes créées par le *Plan de transport du Nord-du-Québec*, le coordonnateur souhaite proposer une série d'orientations pratiques :

- Optimiser les efforts investis dans les études techniques.
- Maintenir les contacts avec les partenaires du milieu et assurer la permanence des participants sur les différents comités.
- Assurer la présence de la DATNQ aux activités, rencontres qui réunissent les partenaires du milieu du Nord-du-Québec et le Ministère dans le but de garantir l'intégration des dossiers majeurs à l'intérieur du cadre de planification.
- Poursuivre les efforts pour faire connaître, à l'intérieur du Ministère, les enjeux de développement du transport dans le Nord-du-Québec et les défis de planification que rencontre le Ministère dans cette région hors du commun.

- Multiplier les demandes d'avis écrits et augmenter la rapidité de rétroactions de nos partenaires.
- Augmenter notre temps de rétroaction sur les dossiers parallèles et faire le bilan de ces activités au Comité directeur régional du plan de transport.
- Trouver des solutions efficaces et économiques afin d'optimiser les ressources et les efforts dédiés à la traduction, la logistique des rencontres et la gestion de la correspondance.

3. PLAN D'ACTION

3.1 Ressources nécessaires

TABLEAU 2

NOMBRE DE JOURS MINIMAUX POUR RÉALISER LE PLAN DE TRANSPORT

ACTIVITÉS (NOMBRE DE JOURS)	PHASE D'ÉTUDES	DIAGNOSTIC	PROPOSITION DE PLAN	DÉPÔT DU PLAN	
Production des documents	155	185	185	160	685
Suivi des activités auprès des intervenants	81	71	123	18	293
Activités parallèles	79	56	79	69	283
TOTAL	315	312	387	247	1261

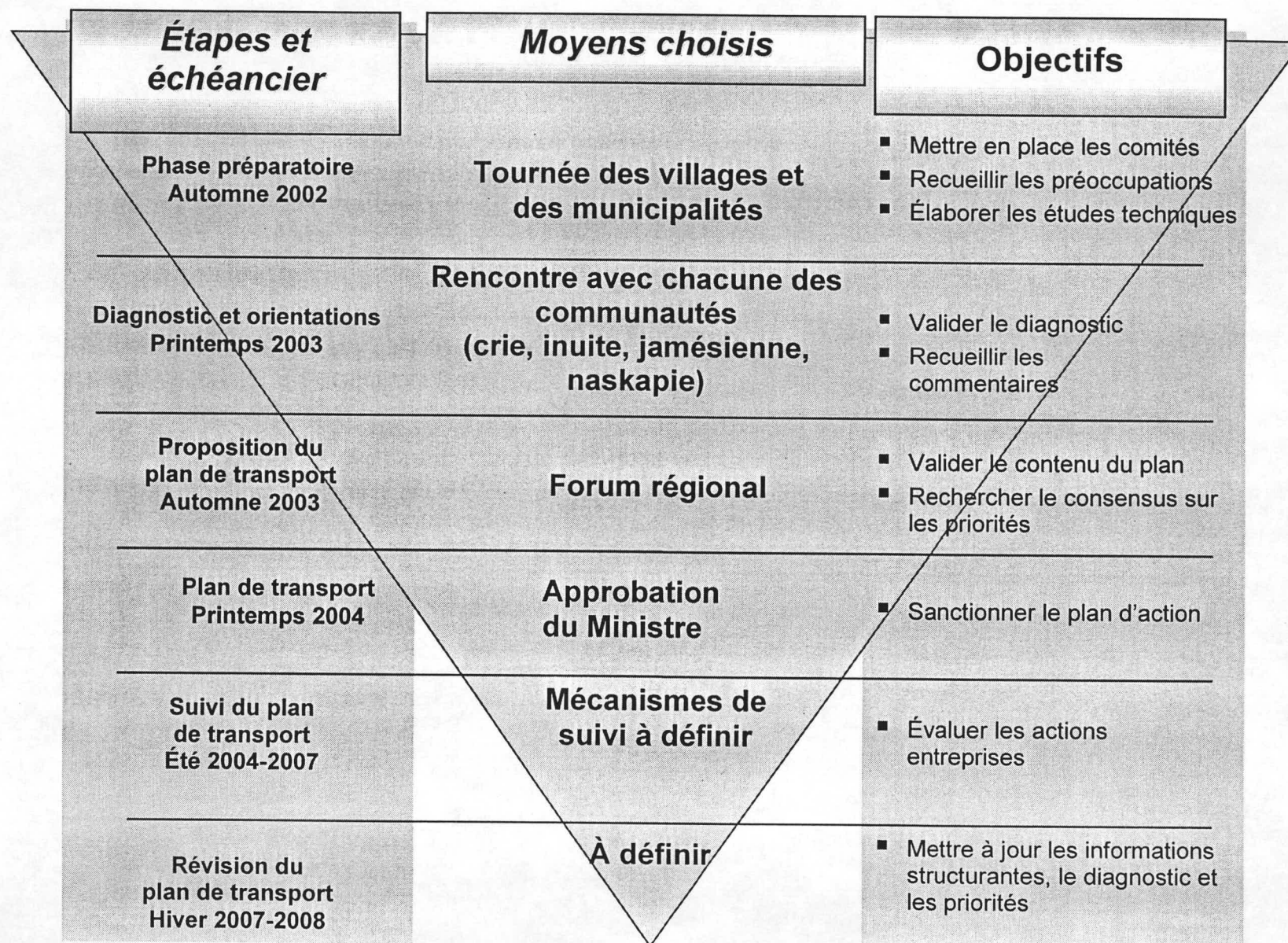
Afin d'établir un échéancier qui soit réaliste pour compléter le plan de transport, nous pouvons envisager le scénario suivant en tenant des ressources humaines disponibles et consacrées au plan de transport. Dans la mesure où trois ETC professionnels sont disponibles pour travailler sur les activités du PTNQ, il faudra minimalement et environ 420 jours ouvrables pour assurer la réalisation du plan.

3.2 Échéancier révisé

Les 420 jours ouvrables nécessaires à la réalisation du plan nous font penser que la livraison du plan devrait donc se faire au printemps 2004 (voir figure 1). Il importe de noter que plusieurs éléments peuvent faire varier cet échéancier :

- L'ajout de professionnels à l'équipe. Il faut, toutefois, prévoir une période d'intégration de ces professionnels.
- L'augmentation des tâches quant au suivi des activités avec partenaires et des activités parallèles. Depuis le début du plan de transport, l'équipe consacre de plus en plus de temps à l'analyse et l'expertise de dossiers nordiques essentiels à la planification.

FIGURE 1
ÉCHÉANCIER RÉVISÉ



- La flexibilité des horaires et le respect des calendriers des partenaires. L'équipe du plan doit constamment s'ajuster au calendrier de ces partenaires locaux. Ceux-ci vivent dans une région immense où les localités sont dispersées, voire éloignées les unes des autres. L'incontournable nécessité de réunir les intervenants les plus divers des quatre coins du Québec (MTQ, ARK, GCC, CRDBJ, SAA, Transports Canada, MAINC, etc.), les aléas du climat dans le nord obligent souvent à reporter les rencontres et les étapes du plan. Aussi, dans un souci d'économie, l'équipe du plan de transport tente de jumeler les rencontres avec ces intervenants avec d'autres activités afin de ne pas dédoubler les coûts de déplacements et faciliter une économie d'échelle.
- L'évolution des autres dossiers. La planification des transports dans le Nord-du-Québec dépend de l'état d'avancement de certains dossiers : transfert des routes de la Baie-James, participation du Québec aux infrastructures maritimes, négociations sur l'autonomie du Nunavik, etc. Le *Plan de transport du Nord-du-Québec* a tout avantage à voir régler ou avancer des dossiers urgents avant même le dépôt de la proposition. Les priorités d'intervention pourront tenir compte de ces dossiers et événements que l'on peut qualifier de structurantes. Ces activités doivent être traitées dans un souci d'intégration.
- Les délais de traduction et de correspondance avec les partenaires. Les délais d'analyse et de décision des paliers supérieurs.

Il convient de noter que le MTQ devrait déposer son *Plan de transport du Nord-du-Québec* dans les délais similaires aux autres régions sous la responsabilité de la DGMO et ce, malgré l'ampleur du défi qu'exige la logistique d'un tel exercice et qui fait du Nord-du-Québec, une région à part. Il faut notamment tenir compte des délais de traduction, des distances entre les destinataires-partenaires et la difficulté de les regrouper, le temps qu'il faut pour que ceux-ci puissent se rencontrer et échanger, les outils de communications moins développés, la nécessité de passer par des intervenants d'autres ministères (SAA, MREG, TC, MAINC, etc.), une carence monumentale de l'information et des outils de connaissance si l'on compare aux autres régions (statistiques, monographies, données socio-économiques), l'absence de cadre financier empêche les planificateurs d'aller droit au but dans les scénarios de proposition de plan, etc.

Il importe de noter que l'augmentation des délais et le fait de retarder le dépôt final du plan de transport n'est pas un problème à la planification si :

- Ces délais sont engendrés parce que l'équipe du plan de transport travaille à la mise en œuvre de projets, programmes et autres activités parallèles qui s'intègrent dans une perspective à long terme.

- Ces délais servent à fermer ou prendre une position définitive sur certains dossiers majeurs : transfert des routes de la Baie-James, engagement du Québec dans le dossier des infrastructures maritimes, partage du financement pour les infrastructures de transport nordiques et cadre financier de la région Nord-du-Québec.



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 239 131