



# 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 investissaient 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	<i>Mémoire de la MRC de Minganie concernant le plan de transport pour la Côte-Nord</i>
<b>Résumé</b>	
<i>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.</i>	
27 pages	

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