

# ***PLAN DE TRANSPORT DU NORD-DU-QUÉBEC***

---

**PRÉDIAGNOSTIC**

Document de travail

VERSION FINALE

Avril 2002

## **ÉQUIPE DE TRAVAIL : TOURNÉE DE CONSULTATIONS ET PRÉDIAGNOSTIC**

Luc Adam, Service des liaisons avec les partenaires et usagers, DATNQ

Adami Alaku, Administration régionale Kativik

Luc Ampleman, agent de recherche, Services des inventaires et plan, DATNQ

Josée Arseneault, coordonnatrice aux affaires autochtones, MTQ

François Beaudry, secrétariat général, MTQ

Michelle Bélanger, agente de bureau, DATNQ

Denis Blais, chef de service, Services des inventaires et plan, DATNQ

Andrée Champagne, agente de secrétariat, Services des inventaires et plan, DATNQ

Martin Desgagnés, bureau du Grand Conseil des Cris

Daniel Dorais, directeur, DATNQ

Luc Ferland, Conseil régional de développement de la Baie James

Mario Grenier, chef de service, Centre de services d'Amos

Anick Guimond, agente de recherche, Services des inventaires et plan, DATNQ

Marie Lalancette, agente de recherche, Services des inventaires et plan, DATNQ

Josepi Padlayat, Conseil régional de développement Katujinik

Charles Roy, chef de service, Centre de services de Chibougamau

## **REMERCIEMENTS**

L'équipe du *Plan de transport du Nord-du-Québec* tient à remercier tous ceux et celles qui, par leurs commentaires et leurs suggestions, ont contribué à la réalisation du présent document.

Le présent document a été préparé par le Service des inventaires et plan de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec en collaboration avec le Service de liaisons avec les partenaires et usagers du ministère des Transports. Pour obtenir des informations supplémentaires, s'adresser à :

Ministère des Transports

Service des inventaires et plan

80, avenue Québec

Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1

Téléphone : (819) 763-3237

Télécopieur : (819) 763-3493

Courriel : [plantransportnord@mtq.gouv.qc.ca](mailto:plantransportnord@mtq.gouv.qc.ca)

Site Internet : [www.mtq.gouv.qc.ca/regions/abitibi/plan\\_nord-en.html](http://www.mtq.gouv.qc.ca/regions/abitibi/plan_nord-en.html)

## TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ.....	III
INTRODUCTION.....	1
<b>1.0 MISE EN CONTEXTE DE LA TOURNÉE DE CONSULTATIONS DANS LE NORD-DU-QUÉBEC.....</b>	<b>3</b>
<b>1.1 Objectifs de la tournée de consultations.....</b>	<b>3</b>
<b>1.2 Déroulement des rencontres .....</b>	<b>3</b>
<b>1.3 Villages et municipalités rencontrées.....</b>	<b>4</b>
<b>1.4 Cueillette et regroupement de l'information ainsi que des préoccupations.....</b>	<b>5</b>
1.4.1 Types d'informations recueillies lors de la tournée .....	5
1.4.2 Regroupement des types d'informations et des préoccupations recueillies lors de la tournée .....	7
1.4.3 Traitement de l'information .....	9
<b>1.5 Validation du prédiagnostic.....</b>	<b>9</b>
<b>2.0 RÉSULTATS DES CONSULTATIONS.....</b>	<b>11</b>
<b>2.1 Valeurs, craintes et aspirations.....</b>	<b>11</b>
<b>2.2 Enjeux régionaux et préoccupations majeures.....</b>	<b>12</b>
2.2.1 Transport aérien.....	12
2.2.2 Transport routier .....	14
2.2.3 Transport maritime.....	16
2.2.4 Motoneiges et véhicules tout-terrains (VTT) .....	18
2.2.5 Transport collectif et d'urgence .....	19
2.2.6 Transport ferroviaire.....	19
2.2.7 Multimodalité, logistique et autres.....	20
2.2.8 Planification, gestion et recherche .....	21
<b>2.3 Demandes spécifiques et localisées.....</b>	<b>22</b>
2.3.1 Transport aérien.....	22

2.3.2	Transport routier .....	23
2.3.3	Transport maritime .....	25
2.3.4	Motoneiges et véhicules tout-terrains (VTT) .....	26
2.3.5	Transport collectif et d'urgence .....	27
2.3.6	Transport ferroviaire.....	27
<b>2.4</b>	<b>Foire aux questions .....</b>	<b>27</b>
<b>2.5</b>	<b>Besoins d'information du milieu .....</b>	<b>28</b>
<b>2.6</b>	<b>Besoins de connaissances du ministère des Transports .....</b>	<b>29</b>
<b>3.0</b>	<b>ATTENTES ET SUITES .....</b>	<b>30</b>
<b>3.1</b>	<b>Défis pour le ministère des Transports .....</b>	<b>30</b>
<b>3.2</b>	<b>Bénéfices de la tournée de consultations .....</b>	<b>30</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>.....</b>	<b>32</b>

## **ANNEXES**

1. Horaire de la tournée
2. Autres documents
3. Recueil des préoccupations en transport dans le Nord-du-Québec

## **CARTE**

1. Territoire à l'étude ..... 10

## RÉSUMÉ

Dans le cadre de la réalisation du *Plan de transport du Nord-du-Québec*, le ministère des Transports du Québec (MTQ) tenait une tournée de consultations dans les communautés criées ainsi que dans les municipalités inuites et jamésiennes du Nord-du-Québec. Cet exercice a permis de recueillir les préoccupations de la population concernant les réseaux, les infrastructures, l'exploitation et la gestion des transports dans cette région.

Cette tournée de consultations s'est échelonnée sur une période de quatre mois, soit en mai et juin ainsi qu'en novembre et décembre 2000. La majorité des conseils de bande et des conseils municipaux ont été rencontrés. Des rencontres publiques ont également été tenues dans différentes communautés et municipalités. Notons enfin que les organismes locaux et régionaux ont été rencontrés. Pour l'ensemble de la région, environ 800 personnes ont été consultées.

Plusieurs types d'information ont été recueillis lors de la tournée de consultations, tels que :

- Un carnet d'adresses et de contacts;
- Des documents d'appui et outil de connaissance;
- Des observations terrains;
- Des préoccupations du milieu se traduisant parfois par des valeurs, des craintes et des aspirations.

Parmi les préoccupations recueillies lors de la tournée de consultations, certaines se sont traduites par des enjeux régionaux ou des préoccupations majeures. Ce document les présente selon les différents champs d'intervention en transport.

En ce qui concerne le transport aérien, il est de première importance dans cette région compte tenu de l'isolement des villages inuits et d'une communauté crie. Plusieurs enjeux régionaux sont donc reliés à ce mode de transport, tels que :

- La tarification élevée du transport aérien<sup>1</sup> et la qualité des services;
- L'accès rapide et la flexibilité à des services médicaux;
- Des services et des équipements inadéquats dans certains aéroports;
- L'amélioration et le développement des infrastructures aéroportuaires;
- La sensibilisation des utilisateurs de petits aéronefs concernant la sécurité en milieu nordique.

---

<sup>1</sup> Il est à noter que cette préoccupation a été énoncée avant l'entrée en vigueur du programme de réduction des tarifs aériens pour les résidents du Nunavik.

Le réseau routier est très vaste dans le Nord-du-Québec. Il est principalement situé dans le sud de la région à l'exception de la route menant à la mine Raglan au Nunavik. Les enjeux régionaux concernant le transport routier sont :

- La compréhension de la responsabilité financière pour l'entretien des routes;
- La vocation et la classification des routes qui ne semblent plus adaptées par rapport à l'utilisation actuelle;
- Les problèmes de sécurité reliés à la poussière occasionnée par la circulation sur les routes de gravier;
- Les problèmes d'accès aux communautés du Nunavik en raison de l'absence d'un réseau routier entre les villages et le sud du Québec;
- La diminution de la qualité du réseau routier;
- L'application partielle du *Code de la sécurité routière* sur les routes de la Baie-James;
- Le nombre insuffisant de téléphones d'urgence ainsi que l'absence d'aires de vérification en bordure du réseau routier de la Baie-James.

Le transport maritime est essentiel dans le Nord-du-Québec; plus particulièrement pour les communautés du Nunavik étant donné qu'il constitue l'unique mode de transport pour les marchandises pondéreuses. Les enjeux régionaux rattachés à ce mode de transport sont :

- La mise en place d'infrastructures maritimes adéquates et adaptées aux besoins des communautés;
- L'amélioration des liens et des coûts de transport de marchandises;
- L'amélioration de la sécurité reliée à l'utilisation des petites embarcations.

Contrairement au sud du Québec, les résidents de cette région utilisent la motoneige et les VTT à des fins utilitaires. Les enjeux régionaux reliés à l'utilisation de ces types de véhicules sont :

- L'importante taxation applicable à ces types de véhicule et le coût élevé de l'essence;
- L'adaptation de la réglementation à l'utilisation particulière des motoneiges et VTT dans cette région;
- L'accès, des différents utilisateurs du territoire, aux secteurs réservés pour la pratique des activités de subsistance des autochtones.

En ce qui concerne le transport collectif et d'urgence, les principaux enjeux régionaux sont principalement reliés à la déficience du transport en commun et du service d'évacuation médicale.

Quant au transport ferroviaire, un seul enjeu a été noté, soit la pérennité des liens ferroviaires dans le sud de la Baie-James.

Des enjeux concernant la multimodalité, la logistique, la planification et la gestion des transports en général, ont également été soulevés, soit :

- Les coûts de transport des marchandises en lien avec la multimodalité et l'amélioration de la logistique;
- L'évacuation des matières résiduelles dangereuses et non dangereuses;
- Le développement de nouvelles technologies, plus particulièrement les télécommunications;
- Les mécanismes de suivi du *Plan de transport du Nord-du-Québec*;
- L'implication du milieu dans le suivi du plan;
- Le développement de l'expertise régionale en transport;
- L'approvisionnement local en lien avec la sécurité alimentaire.

Des demandes spécifiques et localisées, rattachées aux réseaux, aux infrastructures, à l'exploitation et la gestion des différents modes de transport dans le Nord-du-Québec ont aussi été soulevées. Ces demandes, ponctuelles, sont généralement en lien étroit avec les différents enjeux régionaux mentionnés précédemment.

Aussi, une multitude de questions ont été posées concernant les mécanismes de décision et de planification du plan de transport, l'implication des communautés dans le suivi du plan de transport ainsi que le ou les responsables du financement des interventions en transport dans cette région.

La population a fait part, à l'équipe du plan de transport, de son besoin d'information concernant certaines pratiques du Ministère. Cette tournée a aussi permis au Ministère de cibler les différents domaines où il devra améliorer son niveau de connaissance des modes de vie autochtone et des façons de faire des intervenants régionaux.

En somme, la tournée de consultations a été très bénéfique. Les préoccupations et besoins recueillis ont été rassemblés dans le *Prédiagnostic*. Celui-ci a ensuite été validé par les comités aviseurs (cri, inuit et jamésien) du plan afin de s'assurer que tous se reconnaissent dans ce portrait. Le document a aussi été approuvé par le Comité directeur régional. À partir du *Prédiagnostic* validé par les intervenants et des différentes études techniques réalisées, le Ministère élaborera le *Diagnostic*, qui lui, permettra d'identifier les besoins en matière de transport dans la région Nord-du-Québec.

## INTRODUCTION

### *Importance de la tournée de consultations*

La tournée de consultations effectuée dans le cadre des activités du *Plan de transport du Nord-du-Québec* au printemps, à l'été et à l'automne 2000 est une activité sans précédent entreprise par le ministère des Transports afin d'informer la population de cette région sur l'importance de la planification régionale du transport. La tournée avait également pour objectif de recueillir les préoccupations des différentes localités en matière de transport et de développement.

Les consultations publiques sont devenues des étapes incontournables de tout exercice de planification. Une majorité de plans de transport régionaux au Québec et partout en Amérique intègre la consultation à leur mécanisme de planification. L'originalité de la tournée effectuée par le Ministère était de se situer en amont du processus de planification, avant même le dépôt d'un document d'orientation, du *Diagnostic* ou même des études techniques. L'avantage d'une tournée de consultations au début du processus de planification est entre autres de cibler les principales préoccupations du milieu, d'évaluer sommairement la demande en transport, d'obtenir de l'information, de garantir l'intérêt des communautés dans tout le processus et d'alimenter les autres étapes d'un plan régional d'intervention (réalisation d'études techniques, d'un *Diagnostic*, d'une proposition de plan, d'un plan d'action, du suivi, etc.).

### *Portrait d'une région méconnue et particulière*

Le présent document intitulé *Prédiagnostic* se veut un outil de travail essentiellement destiné aux partenaires du Ministère. Le document profitera néanmoins à l'ensemble des employés du Ministère et aux autres intervenants qui ont aussi la conviction que les besoins de mobilité des personnes et des marchandises dans cette région appellent souvent des interventions et une façon de faire sans commune mesure avec le reste du continent. Territoire conventionné, présence de plusieurs communautés, isolement des localités, réseaux de transport et de communication limités, coût de la vie élevé, taux de croissance élevé de la population, moyenne d'âge très basse, conditions météorologiques et hivernales exceptionnelles, importance d'activités socio-économiques traditionnelles, richesse du territoire ne sont que quelques-uns des éléments qui font de ce territoire un défi pour la planification des transports. Près de 0,5 % de la population du Québec occupe, pour le bénéfice de l'ensemble du reste de la province, cette vaste région. Il s'agit en fait de la plus grande des régions administratives et la plus importante du Québec en regard de l'étendue du littoral maritime.

### *Pourquoi un Prédiagnostic?*

La tournée de consultations donne le coup d'envoi aux efforts qui devront être entrepris dans les 15 prochaines années afin d'assurer des déplacements efficaces dans un souci de développement socio-économique, de qualité des services, de sécurité, de protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire dans cette région.

### *Remerciements*

L'équipe du *Plan de transport du Nord-du-Québec* tient à remercier l'ensemble des communautés et des personnes qui ont participé à la consultation. Partout, lors de leur passage, les membres de l'équipe du Ministère se sont sentis très bien accueillis. Les apprentissages ont été nombreux et bénéfiques. Aussi, cette tournée n'aurait pas été aussi constructive et instructive sans l'aide apportée par les membres des comités aviseurs cri, inuit et jamésien, sans la participation des traducteurs cris et inuits dans chacun des villages et sans l'aide des accompagnateurs Adami Alaku, Martin Desgagnés, Luc Ferland et Josepi Padlayat.

## **1.0 MISE EN CONTEXTE DE LA TOURNÉE DE CONSULTATIONS DANS LE NORD-DU-QUÉBEC**

### **1.1 Objectifs de la tournée de consultations**

Dans le cadre de l'élaboration du *Plan de transport du Nord-du-Québec*, une tournée de consultations a été planifiée dans l'ensemble des villages et municipalités de la région administrative du Nord-du-Québec (voir carte 1).

L'équipe du plan de transport s'est rendue sur le terrain afin de prendre le pouls de la population concernant les différents systèmes de transport dans cette région. La plupart des villages et municipalités ont pu être rencontrés (voir en 1.3). La tenue de la tournée de consultations avait plusieurs objectifs, dont :

- Informer la population et les différents intervenants locaux sur le processus d'élaboration du *Plan de transport du Nord-du-Québec*;
- Recueillir les préoccupations et les besoins en transport du milieu;
- S'imprégner de la réalité du contexte régional;
- Rencontrer les différents organismes et intervenants régionaux afin d'échanger sur des problématiques reliées au transport;
- Alimenter le contenu des études techniques;
- Faciliter l'établissement des priorités des interventions en transport pour les 15 prochaines années;
- Créer des liens de confiance mutuelle entre le milieu et le Ministère.

La tournée de consultations des villages et municipalités a été une expérience très enrichissante pour le Ministère. Elle a contribué à l'amélioration de ses connaissances, et ce, tant en matière des transports que des modes de vie dans cette région. Cette tournée de consultations a également permis au Ministère d'acquérir des informations plus approfondies concernant les enjeux locaux et régionaux qui permettront d'améliorer le processus de planification des interventions en transport dans le Nord-du-Québec.

### **1.2 Déroulement des rencontres**

Lors de la tournée de consultations des villages et municipalités, la majorité des conseils de bande et des conseils municipaux ont été rencontrés. Pour la planification des consultations, les comités aviseurs du plan de transport ont orienté le Ministère quant à l'organisation et le déroulement de celles-ci. Par la suite, le Ministère contactait chacun des villages et municipalités afin de définir plus précisément les modalités des diverses rencontres.

Des consultations publiques ont également été tenues, et ce, généralement en soirée afin qu'un plus grand nombre de personnes y participent. De plus, lorsque c'était possible, certains organismes ainsi que des intervenants locaux et régionaux ont été rencontrés.

Le déroulement d'une rencontre-type comprenait en général deux étapes. Dans un premier temps, l'équipe du plan de transport effectuait une présentation du processus de planification. Cette présentation venait préciser :

- Pourquoi réaliser un plan de transport?
- Qu'est-ce qu'un plan de transport?
- Quel est le rôle du plan de transport?
- Quelles sont les étapes de réalisation du plan de transport?
- Qui sont les partenaires impliqués dans le plan de transport?
- Quels sont les grands enjeux en transport?

À la fin de la présentation une période de questions et de discussions était tenue. Cette dernière permettait de :

- Recueillir les préoccupations ainsi que les besoins de la population en transport;
- Préciser certains enjeux locaux et régionaux en transport;
- Exprimer les valeurs, les craintes ainsi que les aspirations de la population en lien avec les transports;
- Informer la population à propos de certains éléments relatifs à la planification ainsi qu'aux interventions, en cours et futures, en transport.

Les besoins et les préoccupations en transport qui ont été recueillis par le Ministère lors de cette tournée de consultations, permettent à l'équipe du plan de transport de réaliser le présent *Prédiagnostic* ainsi que d'alimenter le *Diagnostic*.

### **1.3 Villages et municipalités rencontrées**

Cette tournée de consultations des villages et des municipalités du Nord-du-Québec s'est déroulée sur une période de quatre mois (voir annexe 1). Au cours des mois de mai et juin 2000, les municipalités jamésiennes ont été rencontrées, les communautés criées ont été visitées pendant le mois de juin 2000 et les villages inuits ont été consultés durant les mois de novembre et décembre 2000.

Dans le cadre des rencontres avec les Jamésiens, cinq consultations publiques se sont tenues dans différentes villes et localités de la Baie-James, soit celles de : Matagami, Lebel-sur-Quévillon, Chapais-Chibougamau, Val-Paradis-Villebois-Beaucanton et Radisson.

Pour ce qui est des rencontres avec les communautés cries de la Baie-James, neuf consultations publiques se sont tenues. Certains organismes locaux tels le Conseil des jeunes d'Eastmain et la Corporation de développement d'Eastmain ont aussi été rencontrés.

En ce qui concerne les rencontres des villages inuit du Nunavik, six consultations publiques se sont tenues. Dans les municipalités de Kuujjuaq et Tasiujaq aucune consultation publique n'a été tenue en raison de la non-disponibilité des intervenants. Cependant, des membres des conseils municipaux ont tout de même été rencontrés. Également, huit conseils et représentants municipaux ont été consultés. Dans trois villages inuits, l'équipe du *Plan de transport du Nord-du-Québec* a participé à des tribunes téléphoniques, à la radio communautaire, afin d'informer la population locale sur le processus de planification du plan et de recueillir les préoccupations en transport. De plus, des organismes de développement socio-économique et autres ont également été rencontrés telle l'Association touristique du Nunavik ainsi que l'Association des chasseurs, pêcheurs et trappeurs du Nunavik.

Même si la majorité des villages et municipalités a été consultée, certaines communautés n'ont pas pu être rencontrées, soit à cause des mauvaises conditions météorologiques ou de la non-disponibilité des intervenants locaux. Parmi celles-ci, notons Kangiqsualujuaq, Quaqaq et Umiujaq.

Pour ce qui est de la communauté naskapie de Kawawachikamach, elle n'a pas été rencontrée lors de cette tournée de consultations. Les intervenants du milieu ont cependant été invités à faire part de leurs questions et préoccupations, ce que certains ont fait par le billet de mémoires remis à l'équipe du plan de transport.



## **1.4 Cueillette et regroupement de l'information ainsi que des préoccupations**

### **1.4.1 Types d'informations recueillies lors de la tournée**

Avant la tournée de consultations, beaucoup d'informations détenues par le Ministère provenaient de documents techniques, d'échanges spécialisés avec des intervenants ciblés de la région et de quelques échanges éphémères avec certains intervenants du milieu. La tournée de consultations a permis, pour la première fois depuis de nombreuses années, de rassembler des informations autrefois dispersées et peu connues. Il est possible de classer les informations recueillies lors de la tournée en quatre catégories :

## *I- Carnet d'adresses et de contacts*

La tournée de consultations a permis de confirmer que la première source d'information de tout exercice de planification est le milieu lui-même. Ainsi, les intervenants du milieu œuvrant dans les organismes locaux et régionaux constituent des sources de validation de données et d'accès à l'information plus technique. La tournée a permis de rencontrer plusieurs de ces intervenants et de les ajouter au carnet d'adresses "stratégique" du Ministère. Ces organismes sont également une aide considérable pour faire le lien entre le Ministère et la population.

De plus, la préparation de la tournée a permis de mieux connaître d'autres intervenants largement impliqués dans la région Nord-du-Québec. Parfois ces intervenants sont des gens qui travaillent également pour le gouvernement du Québec et qui constituent des ressources peu connues pour le Ministère.

Un tel carnet d'adresses, auquel s'ajoute d'autres spécialistes dans le secteur des transports, d'autres organisations nationales et internationales, d'autres mandataires des différents gouvernements, est devenu un incontournable outil facilitant l'accès à la connaissance. Ce type d'information permet :

- D'épargner du temps lors de recherche de renseignements;
- De mieux répondre aux partenaires du MTQ en les référant aux bonnes ressources lorsque ceux-ci s'interrogent sur certains aspects qui outrepassent les connaissances des professionnels du Ministère;
- De consulter, sur certaines questions, les intervenants qui risquent d'être interpellés ou sensibles à ces questions.

## *II- Documents d'appui et outil de connaissance*

Entrent dans cette catégorie, tous les documents sur support papier, informatique ou autres supports matériels qui permettent de mieux comprendre ce qui se passe dans la région, dans le domaine des transports ou dans un domaine qui a un impact sur le transport. Certains documents ont une nature plus neutre et informative; certains documents se veulent des outils de sensibilisation à certains problèmes locaux ou régionaux, voire certains dossiers qui tiennent à cœur aux gens du milieu.

Sont également classés dans cette catégorie les plans régionaux et directeurs des localités, les cartes géographiques, les monographies diverses, les études locales, les mémoires, etc.

Certains documents ont été remis à l'équipe du plan de transport pendant la tournée de consultations ou suite à celle-ci. Ces documents, sans être des mémoires officiels constituent des sources d'information importantes. L'équipe du plan de transport continue d'accorder son attention à ces documents et à en assurer une diffusion au sein du Ministère (voir à l'annexe 2).

### *III- Observations de terrain*

La tournée de consultations fut sans aucun doute une occasion idéale pour aller constater directement sur les lieux l'évolution de certains travaux en transport, mais également les façons de faire des communautés locales, l'organisation des services de transport et de leur logistique. Elle a également permis de valider certains problèmes de transport rapportés par les intervenants locaux et les citoyens.

### *IV- Préoccupations du milieu*

Enfin, parmi toutes les informations rapportées, les préoccupations de la population constituent la pierre angulaire de la tournée de consultations. Les assemblées publiques et les rencontres avec les autorités locales ont permis d'établir un premier inventaire de préoccupations, de besoins, de demandes et des craintes en matière de transport dans le Nord-du-Québec. Le grand intérêt de cet inventaire est sa subjectivité. La tournée a permis de donner la parole au citoyen dès le début du processus de planification et non pas en fin de parcours. Les prochaines lignes expliquent davantage la nature de ces préoccupations et leurs impacts sur la planification des transports.

#### **1.4.2 Regroupement des types d'informations et des préoccupations recueillies lors de la tournée**

Les préoccupations des intervenants du milieu sont diverses et peuvent prendre plusieurs formes. Une préoccupation se traduit parfois par une question sur le plan de transport lui-même, parfois par une interrogation sur le transport ou les activités du Ministère, parfois par une crainte ou l'expression d'une valeur, parfois par une demande d'intervention générale ou très spécifique. Dans le présent document, les résultats retenus, lors de la tournée de consultations ont été regroupés en six catégories :

#### *I- Valeurs, craintes et aspirations*

Parmi les préoccupations recueillies, certaines ne concernent pas directement le transport ou les besoins de mobilité, mais s'attachent à certaines valeurs ou aspirations du milieu (environnement, développement socio-économique, sécurité, qualité des services, etc.). Plusieurs citoyens ont également manifesté leurs craintes, quant aux conséquences des interventions en transport ou du développement d'autres secteurs et aux impacts du transport lui-même. Ces éléments créent des attentes générales et ont un rôle important à jouer dans la planification des transports.

## *II- Enjeux régionaux et préoccupations majeures*

Il s'agit là de préoccupations générales qui touchent essentiellement les principaux besoins reliés à la mobilité des personnes et des marchandises dans l'ensemble de la région Nord-du-Québec. Ces préoccupations prennent généralement la forme de demande d'amélioration de la mobilité et des services, ou d'atténuation des impacts du transport sur la sécurité, l'environnement, la santé, la qualité de vie des citoyens.

## *III- Demandes spécifiques et localisées*

Les demandes spécifiques et localisées sont ce que les planificateurs appellent en langage populaire « la liste d'épicerie ». Il s'agit de demandes d'interventions ponctuelles dans des lieux très spécifiques. Elles touchent essentiellement une infrastructure très localisée ou un service spécialisé en transport.

## *IV- Foire aux questions*

Cette catégorie de résultats recueillis regroupe les interrogations des intervenants du milieu et des citoyens qui ont directement un lien avec les processus de planification ou de décision en transport. Ces questions concernent le rôle des intervenants en transport, les étapes de planification et l'implication des partenaires dans le processus de planification.

## *V- Besoins d'information du milieu*

Cette catégorie regroupe les demandes d'information des citoyens ainsi que des organismes locaux et régionaux sur les aspects mal compris du transport ou des pratiques du Ministère.

## *VI- Besoins de connaissances du Ministère*

On retrouve dans cette catégorie des aspects (transport, modes de vie, culture, façon de faire des intervenants régionaux, etc.) discutés lors de la tournée avec les gens du milieu et qui méritent d'être mieux documentés par le Ministère. Il existe certains besoins de connaissances pour le Ministère dans certains domaines. La tournée a donc permis de mettre en lumière ces différents besoins.

### 1.4.3 Traitement de l'information

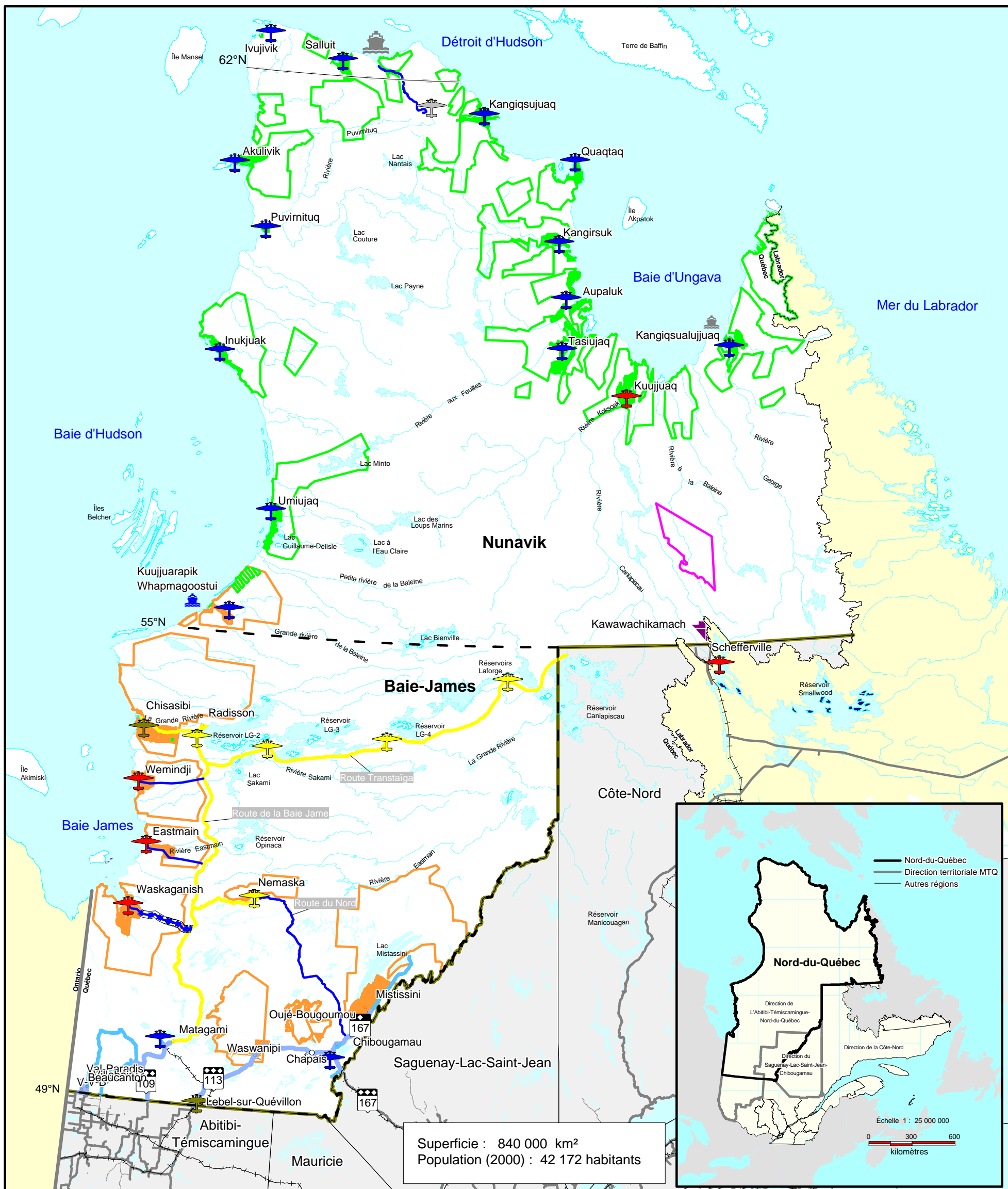
Les préoccupations recueillies, lors de la tournée de consultations n'ont pas la prétention d'être scientifiques. Il s'agit d'observations indicatives à partir des commentaires recueillis en tournée. Celles-ci ont été rassemblées et compilées pour chaque communauté et par la suite, classifiées par champs d'intervention (voir annexe 3). Le présent document tente toutefois de faire ressortir les grandes généralités et catégories de préoccupations. En ce qui concerne les enjeux régionaux ainsi que les demandes spécifiques et localisées ils ont été classifiés par champs d'intervention :

- Aérien;
- Routier;
- Maritime;
- Motoneige et VTT;
- Transport collectif et d'urgence;
- Ferroviaire;
- Multimodalité, logistique et autres;
- Planification, gestion et recherche en transport.

### 1.5 Validation du prédiagnostic

Les résultats de la tournée, tels qu'exposés dans ce *Prédiagnostic*, ont été validés par le milieu, par le biais des Comités aviseurs. Leurs commentaires ont été pris en considération et les éléments qui avaient été omis ou qui n'avaient pas été énoncés clairement, ont été ajoutés. De plus, certains intervenants ont déposé des mémoires ou des études relatives à divers projets. Les préoccupations et besoins qui y sont exprimés et qui n'avaient pas été ciblés lors de la tournée de consultations ont aussi été ajoutés.

Le *Prédiagnostic*, maintenant complet, permettra d'alimenter les études techniques et le *Diagnostic*.



**Québec**

Ministère des Transports  
Direction de l'Abitibi-Témiscamingue - Nord du Québec  
Service des inventaires et plan

## Plan de transport du Nord-du-Québec

Prédiagnostic

### Carte 1 : Territoire à l'étude

Source :  
- Ministère des Transports du Québec

Fond cartographique :  
- Ministère des Ressources naturelles,  
carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

Août 2000

#### Terre réservée

- (catégorie I) Crie
- (catégorie II) Inuite
- Naskapie

#### Limite administrative

- Municipalité de la Baie-James
- Limite sud du Nord-du-Québec
- Autres régions du Québec

#### Autres

- Route en construction
- Réseau ferroviaire

#### Route

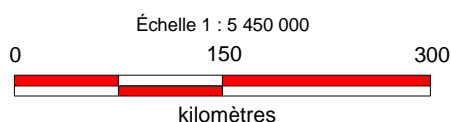
- Responsabilité financière
- MTQ - Nat., rég., et col.
- MTQ - Accès aux ressources
- MTQ - Autres routes
- Hydro-Québec

#### Infrastructure maritime

- Responsabilité financière
- Ministère des Transports
- Autres

#### Aéroport

- Responsabilité financière
- Ministère des Transports
- Transports Canada
- Hydro-Québec
- Conseil de bande / Municipalité
- Autres



## 2.0 RÉSULTATS DES CONSULTATIONS

### 2.1 Valeurs, craintes et aspirations

La tournée de consultations a permis de recueillir les préoccupations de la population reliées au transport (voir annexe 3). Certaines de ces préoccupations se traduisent par des valeurs fortes qui interpellent et mobilisent les intervenants locaux. Ces valeurs sont d'ailleurs généralement liées à certaines craintes et aspirations du milieu.

Les craintes et aspirations qui ont été notées sont les suivantes :

- Aspiration 1 : Une plus grande maîtrise locale et régionale du développement socio-économique durable.

Cette aspiration est hautement associée à l'appréhension des gens du milieu de l'effet de contrepoids que peuvent exercer les autres régions, notamment la région de la métropole, lors de la prise de décisions. En somme, elle reflète la crainte que les décisions ayant un impact sur le développement régional échappent totalement aux gens du milieu.

Cette aspiration est présente partout sur le territoire, et elle est particulièrement fortement exprimée par Chapais–Chibougamau, Lebel-sur-Quévillon, Matagami mais également par la communauté de Puvirnituq et celles de Mistissini et Oujé-Bougoumou.

- Aspiration 2 : Un accès au territoire dans un souci écologique et de respect des établissements humains.

Cette aspiration met en lumière la crainte que certaines activités humaines sur ce vaste territoire nuisent aux écosystèmes, aux activités traditionnelles, au développement touristique et à la sécurité des résidents (vandalisme et violence).

Cette aspiration est présente partout sur le territoire. Elle est particulièrement fortement exprimée, pour des raisons liées aux activités traditionnelles, dans les communautés criées d'Eastmain, de Chisasibi, de Nemaska, de Waskaganish, de Waswanipi, de Whapmagoostui et de Wemindji.

- Aspiration 3 : Une diminution du coût de la vie et l'assurance d'une offre équitable des services.

Cette aspiration laisse entrevoir la crainte du milieu de ne pas bénéficier de la même qualité de vie et des mêmes services que ceux dont peuvent se prévaloir le reste des habitants du Québec. Cette aspiration, présente partout sur le territoire, est particulièrement fortement exprimée dans les villages inuits mais également par Radisson.

Il est à noter que les valeurs et craintes des localités regroupées sous l'appellation de Val-Paradis–Villebois–Beaucanton sont plus difficiles à saisir. Il est possible que celles-ci se reconnaissent dans le présent portrait mais certains de leurs projets pourraient hypothétiquement se rapprocher de ceux véhiculés dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue.

Dans le processus de planification du *Plan de transport du Nord-du-Québec*, l'ensemble de ces valeurs, craintes et aspirations, sera pris en considération afin d'améliorer la planification des interventions en transport dans cette région. Ces éléments pourront servir de lignes directrices et d'orientations majeures dans le cadre du plan de transport.

## **2.2 Enjeux régionaux et préoccupations majeures**

### **2.2.1 Transport aérien**

#### *Tarifs aériens et qualité des services*

La tarification élevée du transport aérien, pour les passagers et les marchandises, est une préoccupation très importante pour la population du Nord-du-Québec<sup>2</sup>, tant au plan des sommes déboursées qu'au plan de l'effet que cette tarification peut avoir sur le développement touristique. Les principales raisons, évoquées par le milieu, de cette tarification élevée par rapport au reste du Québec sont le coût de l'essence et le monopole du marché. De plus, certaines déficiences ont été soulevées quant à la qualité des services. À titre d'exemple, le nombre de places pour les passagers et l'espace disponible pour le transport des marchandises est très limité. De ce fait, les bagages et les marchandises des passagers doivent être, fréquemment, transportés sur un autre vol au cours de la semaine afin de respecter les normes reliées au poids maximal pour le décollage. Les pourvoyeurs de la région de Schefferville déplorent d'ailleurs ce fait, qui entraîne le mécontentement de plusieurs de leurs clients chasseurs de gros gibier. De plus, il arrive souvent que des passagers doivent laisser leur siège à des personnes qui doivent recevoir des soins d'urgence dans d'autres communautés. Ces derniers doivent alors demeurer sur place jusqu'au prochain vol ce qui occasionne des frais supplémentaires pour le voyageur et des pertes de temps considérables. Notons aussi que la fréquence des liaisons entre les villages et municipalités de la région ainsi que vers le sud du Québec ne semble pas suffisante pour un nombre important de citoyens du Nord-du-Québec.

#### *Accès rapide et flexibilité des services médicaux*

---

<sup>2</sup> Il est à noter que cette préoccupation a été énoncée avant l'entrée en vigueur du programme de réduction des tarifs aériens pour les résidents du Nunavik.

L'accès à des services médicaux rapides et flexibles est problématique dans le Nord-du-Québec. Le service pour transporter les malades des communautés vers les hôpitaux régionaux ou les hôpitaux des grands centres urbains n'est pas satisfaisant. De plus, les équipes médicales volantes, les mauvaises conditions météorologiques et l'absence de nouvelles technologies ou d'équipements médicaux de pointe peuvent avoir des impacts importants sur la santé de la population. Le développement de certaines avenues, telle la télémédecine semble encore mal ou peu exploité dans le Nord-du-Québec.

### *Services et équipements adéquats pour les aéroports*

Certains villages et municipalités ont soulevé la présence d'équipements et de services inadéquats pour leur aéroport. Par exemple, les conditions météorologiques souvent extrêmes rendent nécessaires, à certains endroits, l'amélioration des équipements d'aide à la navigation. Également, l'état de certains équipements d'entretien et du balisage semble inadéquat dans quelques aéroports.

### *Amélioration et développement des infrastructures aéroportuaires*

En ce qui concerne les infrastructures aéroportuaires, certaines d'entre elles, telles les pistes d'aéroports et les aérogares devraient être améliorées. Il a aussi été souligné que des projets d'amélioration d'infrastructures aéroportuaires tels que le prolongement et le pavage de pistes, devaient être pris en considération. De plus, la population désire que l'on évalue l'impact de ces projets sur le développement socio-économique (coûts des marchandises, création d'emplois), la sécurité et la qualité des services (qualité des aliments périssables, amélioration de la desserte).

### *Sécurité, précautions et sensibilisation des utilisateurs de petits aéronefs*

Plusieurs pilotes d'aéronefs ne possèdent pas les informations et les connaissances requises pour s'aventurer de façon sécuritaire en milieu nordique où les conditions météorologiques sont difficiles et imprévisibles.



Au Nunavik, à cause du manque d'information, certains utilisateurs d'aéronefs se posent sur des plans d'eau qui se trouvent à être des sources d'approvisionnement en eau potable pour les communautés. Les impacts environnementaux peuvent donc être importants si un déversement accidentel se produisait. La disponibilité restreinte de carburant et l'absence de certains types de carburants dans les aéroports nordiques ne garantit pas l'approvisionnement à tous les aéronefs qui circulent dans cette région. Enfin, le personnel qui œuvre aux opérations des aéroports n'est pas toujours disponible en dehors des heures d'activités. Les pilotes d'aéronefs devront être mieux informés et conscientisés aux mesures sécuritaires et autres à prendre en considération lors de déplacements aériens dans cette région.

## **2.2.2 Transport routier**

### *Responsabilité de l'entretien, vocation et classification des routes*

Lors de la tournée de consultations chez les Cris et les Jamésiens, la population demandait qui assumera la responsabilité financière des routes, de leur vocation et du niveau de services. Il existe en effet un intérêt manifeste à mieux comprendre qui est responsable des routes, comment sont déterminées les normes d'entretien et quels sont les processus d'octroi de contrats. La multiplicité des intervenants (MTQ, Transport Canada, Hydro-Québec) rend difficile la compréhension des façons de faire puisque celles-ci varient en fonction de l'organisme responsable des routes visées.

Plusieurs intervenants locaux soulèvent par ailleurs le fait que l'entretien des routes devrait être effectué par des entreprises régionales et que ces dernières devraient bénéficier d'une priorité lors de l'octroi de ces contrats. Ils ajoutent que la vocation et la classification de certaines routes devraient être revues étant donné qu'elles ne sont plus adaptées à l'utilisation actuelle.

### *Poussière sur les routes en gravier*

Un autre problème relié au réseau routier a été soulevé, soit celui de la poussière générée par la circulation sur les routes de gravier. C'est ainsi que les communautés criées et inuites réclament, depuis plusieurs années, des interventions sur les routes locales, principalement en vue de diminuer les impacts négatifs sur la santé et la sécurité. Cette préoccupation est de première importance pour les habitants du Nunavik.

Les coûts sociaux et matériels liés à la poussière sur les routes sont mentionnés comme un problème important. Notons à titre d'exemple que bon nombre d'appareils électroniques deviennent complètement empoussiérés durant la période estivale et que les bris de véhicules sont choses courantes. Ces éléments sont d'autant plus importants considérant les difficultés d'assurer les réparations des équipements mécaniques et électroniques sur place.

### *Désenclavement des localités isolées*

L'accès des municipalités du Nunavik au réseau routier du sud du Québec est une préoccupation majeure pour les villages inuits. Ainsi, la mise en place d'un lien terrestre entre Caniapiscau–Schefferville–Kuujuuaq fait depuis plusieurs années l'objet de requête et de spéculation, tout comme le lien Sept-Îles–Schefferville dans l'est du Québec. Le lien Whapmagoostui–Kuujuuarapik vers Radisson constitue également une préoccupation, ainsi que la liaison des villages nordiques entre eux. Ces projets ou demandes ne sont pas sans susciter certaines réserves chez d'autres intervenants locaux qui craignent les impacts sociaux et environnementaux d'un tel projet.

### *Accès et qualité du réseau routier*

Certaines communautés cries mentionnaient que les routes d'accès à leur village ne sont pas en bon état, ce qui occasionne des délais de transport importants et des risques accrus pour la santé des personnes malades qui sont transportées dans les hôpitaux environnants. Les communautés désirent aussi la création de liens adéquats entre elles.

Les municipalités de Matagami et Chapais–Chibougamau ainsi que la communauté d'Oujé-Bougoumou rappelaient au Ministère la dégradation importante de certains tronçons de route du réseau supérieur, notamment la route 113 entre Lebel-sur-Quévillon et Chapais. On réclamait donc que le Ministère effectue des travaux d'amélioration et de conservation sur cette partie du réseau.

### *Application du Code de la sécurité routière sur les routes de la Baie-James et sur les routes locales*

L'application du *Code de la sécurité routière* (CSR) préoccupe les localités au sud du 55<sup>e</sup> parallèle. Il y aurait un gain au point de vue de la sécurité à appliquer le CSR mais il faut aussi considérer les caractéristiques de la région et en tenir compte (exemple : transport hors normes, utilisation des motoneiges et VTT à des fins utilitaires, etc.). L'application du CSR sur les routes locales est un point qui a été soulevé lors de la tournée de consultations.

### *Immatriculation, assurances et statut des routes*

Les municipalités du Nunavik voudraient que leur soient expliqués les liens à faire entre l'obtention de permis de conduire, l'immatriculation des véhicules et les assurances, dont ils considèrent les coûts prohibitifs.

### *Disponibilité des téléphones d'urgence sur le réseau routier*

Sur le réseau routier de la Baie-James, des téléphones d'urgence sont disponibles en bordure de la route Matagami–Radisson. Cependant, sur la route Transtaïga, la Route du Nord et les routes d'accès aux communautés, aucun téléphone d'urgence n'a été prévu. Avec les importants développements récréotouristiques que connaît le territoire de la Baie-James, l'achalandage ne cesse d'augmenter sur l'ensemble du réseau routier. L'installation de téléphones d'urgence supplémentaires afin d'assurer la sécurité du nombre croissant des usagers constitue donc une préoccupation régionale généralisée.

### *Aires de vérification en bordure du réseau routier*

Beaucoup de transport de marchandises est effectué sur le réseau routier de la Baie-James. Cependant, en bordure de ce réseau, aucun emplacement sécuritaire n'est aménagé afin de permettre aux camionneurs d'inspecter et de nettoyer leur véhicule. L'aménagement d'aires de vérification afin d'améliorer la sécurité sur le réseau routier est souhaité par le milieu.



## **2.2.3 Transport maritime**

### *Infrastructures adéquates et adaptées aux besoins des communautés*

La mise en place d'infrastructures maritimes adéquates et adaptées aux besoins des communautés est essentielle afin de favoriser le développement socio-économique local et régional. Cette problématique préoccupe les habitants du Nunavik ainsi que les communautés cibles installées le long de la baie James. Cet enjeu est d'autant plus pertinent que l'on néglige souvent le fait que les petites embarcations représentent des véhicules utilitaires pour les populations locales. La question de l'immatriculation des bateaux et canots a été soulevée, ainsi que la prochaine mise en application de l'obligation d'obtenir des cartes de compétence en navigation.

### *Amélioration des liens maritimes et des coûts de transport*

Il a été souligné que la construction d'infrastructures maritimes dans les communautés du Nord-du-Québec est une avenue primordiale en vue d'améliorer les liens maritimes et les coûts de transport. Lors des différentes dessertes maritimes, la présence d'infrastructures adéquates permettra, entre autres, de faciliter la logistique des opérations lors du transbordement et de l'entreposage des marchandises. L'augmentation de la compétitivité entre les compagnies qui effectuent du transport maritime commercial permettra également de faire diminuer les coûts de transport des marchandises.

### *Amélioration de la sécurité pour les petites embarcations*

Lors de la pratique des activités de chasse et de pêche en mer, certaines embarcations ne sont pas munies d'équipements de sécurité, telles des vestes de sauvetage, des équipements de localisation et de télécommunication. Le manque et la déficience des équipements de sécurité n'est pas sans représenter un danger pour la vie des usagers. La sensibilisation demeure un moyen prisé, par plusieurs intervenants, auprès des utilisateurs de petites embarcations concernant les mesures à prendre afin d'améliorer leur sécurité. L'entrée en vigueur du *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcation de plaisance*, qui s'appliquera progressivement à tous les conducteurs d'ici 2009, pourrait aussi amener une plus grande sensibilisation à ce sujet. De plus, étant donné l'absence de balisage lumineux en bordure des berges, les petites embarcations éprouvent des difficultés à se repérer à la tombée de la nuit et lors de la présence de brume. La mise en place de systèmes de balisage lumineux devra donc être considérée corrélativement à l'aménagement des infrastructures maritimes dans cette région afin d'améliorer la sécurité des utilisateurs.



## 2.2.4 Motoneiges et véhicules tout-terrains (VTT)

### *Taxes sur les motoneiges et VTT et prix de l'essence*

Dans la région du Nord-du-Québec, plus particulièrement dans le Nunavik, les motoneiges et véhicules tout-terrains sont utilisés, principalement, à des fins utilitaires. Étant donné l'absence de réseau routier reliant les villages du Nunavik et la pratique des activités traditionnelles des Cris et des Inuits, l'exemption de taxes sur les motoneiges et les VTT, à l'achat, ainsi que sur le coût de l'essence représente des demandes répétées.

### *Assurances pour les véhicules hors route*

Différents problèmes liés à l'assurabilité des motoneiges et des VTT ont été soulevés lors des consultations. Il appert pour de nombreux citoyens du Nord-du-Québec que les conditions d'assurabilité de ces véhicules ne soient pas les mêmes que celles qui prévalent dans le sud de la province ce qui a pour résultat de priver plusieurs d'entre eux d'une assurance sur leur véhicule hors route.

### *Réglementation*

L'application des réglementations doit être adaptée à l'utilisation particulière des motoneiges et VTT des habitants du Nord-du-Québec.

### *Développement de liens sécuritaires entre les communautés*

Un vaste réseau informel de sentiers de motoneiges et VTT reliant les différentes communautés du Nord-du-Québec est existant. Selon les différentes communautés, des liens sécuritaires, tels des sentiers de motoneiges et VTT balisés, pourraient être développés afin d'assurer la sécurité et la mobilité des personnes dans l'ensemble de la région. La possibilité de développer ou de consolider les liens entre les fédérations de véhicules hors-route et l'ensemble des intervenants des communautés occasionne des difficultés, mais mérite d'être envisagée.



### *Accès aux territoires de trappe*

L'accès aux secteurs de trappe par les différents utilisateurs du territoire est une préoccupation majeure de la part des communautés autochtones. Plusieurs irritants sont associés au fait que les gens qui se déplacent sur le territoire, à des fins récréotouristiques, ne respectent pas les secteurs réservés pour la pratique des activités traditionnelles des autochtones. Également, les communautés craignent que les développements reliés aux secteurs minier et forestier engendrent des impacts négatifs sur la faune et leur mode de vie traditionnelle.

## **2.2.5 Transport collectif et d'urgence**

### *Transport en commun et évacuation médicale*

Les besoins et les préoccupations reliés au transport collectif et d'urgence diffèrent beaucoup de ceux de la population du sud du Québec. Pour les gens qui demeurent sur le territoire de la Baie-James, les services de transport en commun sont importants en raison du nombre considérable de déplacements effectués vers les municipalités et les régions environnantes ainsi que des distances importantes qui séparent ces dernières. Cependant, pour les gens qui habitent le Nunavik les enjeux en transport collectif sont principalement liés au transport d'urgence, c'est-à-dire au service d'évacuation médicale. Les services d'évacuation médicale par avion ne semblent pas rencontrer les besoins de la population, tant sur le plan des délais rattachés à l'évacuation que celui des équipements médicaux dans les différents types d'appareils utilisés.

## **2.2.6 Transport ferroviaire**

### *Maintien des liens ferroviaires*

Parmi les problèmes du transport ferroviaire soulevés par les intervenants de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec, notamment lors d'échanges interrégionaux entre le CN, le CRDAT et le CRDBJ, notons :

- Difficulté de services pour les petites entreprises;
- État des wagons parfois lamentable dans les régions;
- Difficulté du suivi des wagons et de la disponibilité des wagons pour les petites entreprises;
- Inquiétude de la population d'un éventuel transfert modal (du train vers le camion) des marchandises dangereuses, de l'augmentation du nombre de camions sur les routes et de l'impact sur la sécurité des usagers;
- Inquiétude d'une diminution de l'offre concurrentielle et de la perte de services dans le cas de transport de gros équipements (surtout avec l'arrivée des trains routiers de type B);
- Inquiétude sur l'état des voies en région;

- Services ferroviaires pour passagers;
- Difficulté pour les intervenants régionaux de jouer un rôle significatif dans l'industrie ferroviaire notamment en matière d'investissement.

Le transport ferroviaire de marchandises vers la communauté de Kawawachikamach est effectué par une compagnie détenant un contrat d'exclusivité. Depuis l'entrée en vigueur de ce contrat les coûts ont augmenté, ce qui inquiète la communauté naskapie. De plus, les gens de cette communauté considèrent que l'utilisation du train comme moyen de transport vers le sud n'est pas une alternative au transport aérien onéreux, puisque les infrastructures de transport ferroviaire sont désuètes et que le lien n'est assuré qu'une fois par semaine et prend de 12 à 15 heures.

### **2.2.7 Multimodalité, logistique et autres**

#### *Coûts de transport des marchandises, multimodalité et logistique*

Les coûts reliés au transport des marchandises sont élevés dans le Nord-du-Québec. Il s'agit d'une composante qui influence à la hausse le coût de ces dernières. Une multimodalité adaptée, une offre de transport plus concurrentielle ainsi qu'une amélioration de la logistique des transports pourraient contribuer à diminuer considérablement les coûts des marchandises et de l'essence. Afin de préserver la qualité des marchandises et des produits transportés, tant lors de leur transport que de leur entreposage, il faudrait améliorer la logistique en fonction du trajet effectué ainsi que des modes d'entreposage utilisés.

Certains intervenants du milieu ont déclaré manquer de connaissances au sujet de la multimodalité. D'autres considèrent qu'elle n'est pas exploitée à son maximum et que la multimodalité reliée au transport des aliments périssables devrait être mieux étudiée.

#### *Évacuation des matières résiduelles dangereuses et non dangereuses*

Les préoccupations reliées à la protection de l'environnement sont omniprésentes dans cette région. L'évacuation des marchandises dangereuses et le recyclage de certains produits constituent les enjeux de premier plan qui appellent des solutions adéquates et planifiées. L'amélioration et la gestion environnementale, reliée à la disposition des matières résiduelles dangereuses et non dangereuses représentent des enjeux incontournables pour le *Plan de transport du Nord-du-Québec*.

#### *Évacuation en cas de feu*

La préservation contre les incendies des forêts non commerciales est une préoccupation importante pour les communautés autochtones qui y pratiquent des activités traditionnelles de chasse, de pêche, de piégeage et de cueillette. La question

de l'évacuation des populations menacées lors d'incendies de forêt a aussi été soulevée.

### *Approvisionnement local et sécurité alimentaire*

L'approvisionnement local rattaché aux activités traditionnelles est très important pour le développement socio-économique des communautés autochtones dans cette région. Toutefois, la population locale se questionne sur l'avenir de la chasse et de la pêche dans les communautés en lien avec la demande grandissante pour des produits commerciaux importés.

Une des causes de l'augmentation de la consommation de ce type de produits, qui risque d'avoir un impact important sur le budget des familles ainsi que sur les emplois reliés à l'approvisionnement en produits locaux, est la contamination naturelle des poissons piscivores par le mercure. Les autochtones, qui se nourrissent principalement des produits de la chasse et de la pêche, sont extrêmement préoccupés par la sécurité alimentaire.

La modification du régime alimentaire des autochtones dans le Nord-du-Québec, se traduit par une augmentation de la consommation des aliments à faible teneur en éléments nutritifs. Cette situation engendre une augmentation du nombre de personnes ayant des problèmes de santé attribuables à une alimentation moins saine.

### *Développement de nouvelles technologies*

Les coûts et la qualité des services de transport sont problématiques dans le Nord-du-Québec. Cependant, dans certains cas, la solution n'est pas nécessairement rattachée au transport. Elle peut se traduire, par exemple par le développement de nouvelles technologies, telle la télémédecine et la téléconférence. Le développement d'outils de communication plus sophistiqués permettrait de diminuer considérablement les coûts rattachés aux nombreux déplacements, d'améliorer la sécurité ainsi que la qualité des services.

## **2.2.8 Planification, gestion et recherche**

### *Suivi du plan et relation avec le ministère des Transports*

La tournée a permis d'observer que les intervenants locaux sont très attachés au processus de consultation. Plusieurs d'entre eux ont manifesté l'intérêt d'être impliqués tout au long du processus de planification et également lors du suivi. Cet aspect indique que les gens du milieu sont autant intéressés aux interventions en transport qu'au processus de décision lui-même.

### *Expertise en transport*

Pour favoriser le développement socio-économique dans le Nord-du-Québec, il est essentiel d'impliquer la population dans la planification et la réalisation des différents projets, notamment ceux reliés au transport. La formation de l'expertise locale dans le secteur des transports et de sa logistique est aussi de première importance.

### *Présence des ministères provinciaux sur le territoire*

À l'occasion de la tournée de consultations, le milieu a exprimé sa préoccupation quant à la présence des ministères dans le Nord-du-Québec. À cet effet, il s'interroge à savoir si le ministère des Transports a l'intention d'accroître sa présence sur le territoire.

## **2.3 Demandes spécifiques et localisées**

Lors de la tournée de consultations dans le Nord-du-Québec, beaucoup de besoins ont été exprimés concernant le développement et l'amélioration de différentes infrastructures de transport. Pour chaque mode de transport, aérien, routier, maritime, motoneige et VTT, transport collectif et d'urgence ainsi que ferroviaire, un portrait des principales demandes a été dressé.

### **2.3.1 Transport aérien**

Le transport aérien est primordial pour le développement socio-économique du Nord-du-Québec. Différentes demandes reliées au transport aérien dans cette région ont été recueillies lors des consultations. Elles touchent les réseaux, les infrastructures, l'exploitation et la gestion du transport aérien. Voici les demandes ponctuelles reliées au transport aérien :

- Intervention pour diminuer la poussière sur les pistes de certains aéroports du Nunavik et de la Baie-James;
- Intervention afin de diminuer les coûts reliés à l'exploitation et la conservation;
- Implantation d'un service de petits aéronefs pour le transport des gens de Whapmagoostui et Aupaluk pour accéder à leurs territoires de chasse, de pêche et de piégeage;
- Amélioration de la piste d'atterrissage, des équipements et des installations de l'aéroport de Chisasibi;
- Amélioration de la piste d'atterrissage et des équipements de l'aéroport de Waskaganish;
- Amélioration des équipements aéroportuaires d'urgence (exemple, une génératrice);
- Construction d'un aéroport à Mistissini;
- Relocalisation de l'aéroport de Waskaganish;

- Installation d'équipements en cas d'incendie dans les aéroports de Waskaganish et Wemindji;
- Installation d'une clôture autour de la piste d'aéroport de Wemindji et Kangirsuk;
- Amélioration de la piste d'atterrissage de Wemindji;
- Intervention afin de diminuer les tarifs aériens rattachés aux villes de Radisson, Lebel-sur-Quévillon et Matagami;
- Intervention pour l'amélioration des services aériens pour les villes de Matagami, Lebel-sur-Quévillon, Val-Paradis–Villebois–Beaucanton et Radisson;
- Rechargement de pistes d'aéroports et mise en réserve de concassé au Nunavik;
- Allongement de la piste d'atterrissage de l'aéroport de Puvirnituk;
- Installation d'instruments d'aide à la navigation plus sophistiqués à l'aéroport de Puvirnituk et Kuujuarapik;
- Renouvellement des équipements pour effectuer l'entretien de la piste à Kangirsuk;
- Installation d'une barrière sur le site de l'aéroport de Kangirsuk afin de limiter l'accès aux véhicules autorisés seulement;
- Reconstruction de l'aérogare de Kuujuarapik;
- Réaménagement des aérogares de Kuujuaq et Kangiqsualujuaq;
- Demande d'instruments d'aide à la navigation (ILS) pour l'aéroport de Salluit;
- Intervention afin de diminuer les tarifs aériens au Nunavik<sup>3</sup>;
- Allongement de la piste d'atterrissage de l'aéroport de Lebel-sur-Quévillon;
- Augmentation des liaisons à partir de Schefferville pour offrir des destinations autres que le sud de la province;
- Allongement de la piste d'atterrissage de l'aéroport de Schefferville.

### **2.3.2 Transport routier**

Le réseau routier est très vaste dans le Nord-du-Québec. Les demandes du milieu concernant le transport routier sont considérables. Tout comme pour le transport aérien, elles touchent tant les réseaux, les infrastructures, l'exploitation que la gestion. Voici les différentes demandes spécifiques et localisées concernant le transport routier :

- Intervention sur les routes d'accès et locales des communautés criées et inuites en vue de diminuer la poussière;
- Amélioration du réseau routier de la Baie-James;
- Amélioration des routes d'accès aux aéroports des villages inuits;
- Amélioration de la signalisation et des équipements de sécurité sur les routes d'accès et les routes locales des communautés criées et inuites;

---

<sup>3</sup> Il est à noter que cette préoccupation a été énoncée avant l'entrée en vigueur du programme de réduction des tarifs aériens pour les résidents du Nunavik.

- Installation de barrières ou de zones de contrôle pour limiter l'accès à certains secteurs du territoire, (les zones de trappe, de chasse et de pêche) aux touristes et aux autres utilisateurs du territoire à la Baie-James;
- Construction de trottoirs et d'accès pour les personnes à mobilité réduite dans les communautés criées et les villages inuits;
- Construction de la route d'accès de Waskaganish;
- Amélioration de l'entretien de la route Matagami–Radisson et des routes d'accès aux communautés criées;
- Révision de la classification, du statut et de la vocation de certaines routes composant le réseau routier de la Baie-James;
- Mise en place d'aires de vérification en bordure de la Route du Nord et de la route Matagami–Radisson;
- Amélioration de l'accès au territoire en développant un lien routier entre Matagami et Lebel-sur-Quévillon (N-805);
- Formation des autochtones (Cris) pour l'inspection et l'entretien du réseau routier de la Baie-James, plus particulièrement pour les routes d'accès aux communautés;
- Mise en place d'un mécanisme permettant de favoriser une offre plus concurrentielle pour le transport routier des marchandises vers Radisson;
- Révision des modalités d'application de la règle du gel et dégel sur le réseau routier du sud de la Baie-James;
- Adaptation de la réglementation (nombre d'heures de conduites consécutives) du camionnage au contexte nordique (Jamésiens);
- Recherche de solutions afin de contourner le problème lié à la mobilité de certains véhicules (les ambulances, les autobus, etc.) qui ne sont généralement pas en mesure de traverser les ponts couverts en raison de leur poids ou leur dimension (sud de la Baie-James);
- Développement d'un lien terrestre Caniapiscau–Schefferville–Kuujuuaq;
- Développement d'un lien terrestre Whapmagoostui–Kuujuuarapik–Radisson;
- Installation d'un meilleur système d'éclairage sur la route d'accès au village de Kangiqsujuaq;
- Réaménagement de la route d'accès à l'aéroport de Salluit;
- Mise en place d'un lien routier entre Salluit et Baie-Déception;
- Construction d'un pont à Inukjuak et Tasiujaq pour faciliter l'accès aux territoires de chasse et de pêche;
- Reconstruction et mise en valeur du réseau local (rangs gravelés) dans le secteur de Val-Paradis–Villebois–Beaucanton;
- Amélioration et pavage de la route 167 entre Chibougamau et Mistissini;
- Mise en place d'aires de vérification à Lebel-sur-Quévillon;
- Gravelage du chemin d'hiver Villebois–Baie-James de la rivière Harricana à la baie de Rupert;

- Mise en place d'un lien routier entre Sept-Îles et Schefferville;
- Pavage du lien Kawawachikamach–Schefferville;
- Construction de routes d'accès aux futures marinas de Mistissini et Oujé-Bougoumou;
- Extension de la Route verte afin de relier Lebel-sur-Quévillon au réseau provincial de pistes cyclables;
- Application d'un projet de règlement municipal restreignant la circulation et l'utilisation des véhicules lourds dans la ville de Matagami;
- Précisions quant à l'avenir de la route de 48 km qui permet à la communauté de Chisasibi de se rendre à Longue Pointe.

### 2.3.3 Transport maritime

Le transport maritime dans cette région est essentiel étant donné qu'il constitue l'unique mode de transport pour les marchandises pondéreuses au Nunavik. Également, l'utilisation des petites embarcations pour la pratique de la chasse et de la pêche en mer est très importante pour les communautés autochtones. Les demandes du milieu concernant le transport maritime sont reliées tant aux réseaux, aux infrastructures, à l'exploitation qu'à la gestion de celui-ci. Voici donc les demandes reliées au transport maritime :

- Construction d'une infrastructure maritime dans un village côtier de la baie James;
- Construction d'infrastructures maritimes dans les municipalités du Nunavik dans le cadre du Programme d'infrastructures maritimes au Nunavik;
- Intervention pour diminuer les taxes reliées à l'achat des petites embarcations utilisées pour la pratique des activités de subsistance au Nunavik;
- Mise en place d'une équipe de sauvetage maritime d'urgence au Nunavik;
- Intervention pour munir les petites embarcations d'équipements de sécurité (Aupaluk);
- Construction d'un quai à Wemindji;
- Installation de signalisation pour la navigation à Wemindji;
- Mise en place d'un quai à Mistissini;
- Intervention pour permettre aux petites embarcations d'être assurables en dehors de la période de financement (Akulivik);
- Intervention afin de diminuer les coûts rattachés à l'entretien et la réparation des petites embarcations (Kangirsuk);
- Installation de balises et de signalisation pour la navigation dans le secteur de Kangirsuk;
- Intervention afin que la côte d'Hudson soit un point de départ pour l'expédition de marchandises par bateau cargo;
- Installation de balises lumineuses pour la navigation à Salluit;

- Intervention pour rendre visible les boyaux flottants pour l'approvisionnement en essence à la noirceur.

### **2.3.4 Motoneiges et véhicules tout-terrains (VTT)**

Pour les autochtones du Nord-du-Québec, la motoneige et le VTT sont des moyens de transport utilitaires. Ces types de véhicules sont utilisés tant pour les déplacements en général, que pour la pratique des activités traditionnelles. Les Jamésiens, quant à eux, utilisent la motoneige et les VTT à des fins récréotouristiques. Les demandes de la population concernant la motoneige et le VTT sont reliées, elles aussi, aux réseaux, aux infrastructures, à l'exploitation et à la gestion. Voici les demandes spécifiques reliées au transport par motoneige et VTT :

- Intervention pour diminuer les taxes reliées à l'achat des motoneiges et VTT utilisés pour la pratique des activités de subsistance au Nunavik;
- Intervention pour diminuer les coûts de l'essence au Nunavik;
- Établissement de sentiers balisés entre les villages, les camps de chasse ainsi que les territoires de chasse et de pêche au Nunavik;
- Intervention pour diminuer les délais d'obtention et le coût des pièces pour les différents types de véhicules, plus particulièrement pour les motoneiges et VTT au Nunavik;
- Modification de la réglementation afin que les motoneiges et les VTT puissent circuler sur la Route du Nord (Nemaska);
- Déréglementation pour permettre aux trappeurs et chasseurs cris d'Oujé-Bougoumou et de Waswanipi d'utiliser les sentiers formels de motoneiges et VTT pour accéder à leurs territoires de trappe;
- Déréglementation afin que les motoneiges puissent circuler sur les chemins municipaux et publics à Chibougamau et Val-Paradis–Villebois–Beaucanton;
- Développement de sentiers de motoneiges dans les secteurs de Matagami et Lebel-sur-Quévillon;
- Développement d'un sentier de motoneiges balisé entre Salluit et Kovic, Ivujivik, Tasiujaq ainsi que baie Déception;
- Développement d'un sentier de motoneige et VTT pour accéder aux territoires de chasse et pêche dans les municipalités de Ivujivik et Salluit;
- Aménagement de portes d'accès à la clôture qui a été mise en place autour de la piste d'aéroport d'Ivujivik;
- Aménagement d'une rampe d'accès à Ivujivik;
- Aménagement de passerelles sur certains ponts afin de permettre aux motoneiges et véhicules tout-terrains de circuler sécuritairement, entre autres à Val-Paradis–Villebois–Beaucanton et Lebel-sur-Quévillon (Rapide-des-Cèdres).

### 2.3.5 Transport collectif et d'urgence

Dans cette région, le transport collectif et d'urgence est de première importance étant donné que les distances entre les différentes localités sont généralement importantes et que les villages inuits ainsi qu'une communauté crie sont enclavés. Lors des consultations, le milieu a effectué les demandes suivantes :

- Intervention pour améliorer les services de transport collectif (Baie-James);
- Acquisition d'une ambulance et mise en place d'un service ambulancier (Nemaska);
- Amélioration du contrôle routier sur les routes d'accès aux communautés (MBJ);
- Acquisition d'une ambulance supplémentaire à Lebel-sur-Quévillon;
- Développement d'un service de transport adapté dans les villes de Lebel-sur-Quévillon, Matagami et Val-Paradis–Villebois–Beaucanton;
- Ajout d'une ambulance pour améliorer la desserte de la route Matagami–Radisson (Matagami);
- Intervention pour diminuer les tarifs de transport collectif (Matagami);
- Mise en œuvre de solutions facilitant l'évacuation médicale d'urgence dans des localités où la famille du patient demeure ou bien dédommager les accompagnateurs (Radisson);
- Intervention pour améliorer le service d'évacuation médicale d'urgence à partir de Puvirnituk et Salluit;
- Obtention d'une nouvelle source de financement pour le transport adapté à Aupaluk et Kangirsuk;
- Amélioration des services d'urgence le long du réseau routier de la Baie-James;
- Amélioration du transport public desservant les aéroports.

### 2.3.6 Transport ferroviaire

Le réseau de transport ferroviaire est situé entièrement dans le sud de la région. Il est utilisé, principalement, pour le transport de matières premières et de marchandises de dimensions importantes. Voici les deux principales demandes qui ont été soulevées par la population :

- Développement d'un lien ferroviaire entre Kuujuaq, Caniapiscau et Schefferville (Nunavik);
- Maintien des liens ferroviaires (Matagami, Chapais–Chibougamau et Lebel-sur-Quévillon).

## 2.4 Foire aux questions

Lors de la tournée de consultations, l'équipe du plan de transport a pu constater qu'un nombre important de questions concernant le transport dans cette région concerne non

seulement le transport, mais le processus de planification lui-même ainsi que la participation des gens du milieu dans la mise œuvre et le suivi du plan.

Parmi ces questions, voici celles qui ont été soulevées par la majeure partie de la population de la région du Nord-du-Québec :

- Quels sont les critères de décisions pour l'implantation ou l'amélioration des infrastructures de transport?
- Qui va être responsable du financement des interventions en transport?
- Est-ce qu'il va y avoir des sommes d'argent plus importantes étant donné qu'il y a un plan de transport?
- Quel est le rôle de différents mandataires des gouvernements fédéral et provincial dans le *Plan de transport du Nord-du-Québec*?
- Quels sont les mécanismes de décision, de planification et de consultation du plan de transport?
- De quelle façon les actions courantes et proposées vont être intégrées dans le plan de transport?
- À quel niveau et de quelle façon les trois communautés du Nord-du-Québec vont être impliquées et intégrées dans le processus du plan de transport régional?

L'ensemble de ces questions trouveront réponse tout au long du processus de planification du plan de transport. Les études techniques qui seront réalisées dans le cadre de l'élaboration du plan permettront également de préciser certaines d'entre elles.

## **2.5 Besoins d'information du milieu**

De nombreux intervenants gouvernementaux et autres œuvrent pour ou dans le Nord-du-Québec dans le domaine des transports. De ce fait, plusieurs procédures administratives et les règles applicables sont très complexes à comprendre pour les gens du milieu. Les différentes études techniques qui seront réalisées dans le cadre du plan de transport permettront donc d'apporter des précisions aux interrogations suivantes :

- Le fonctionnement de l'octroi des contrats d'entretien sur le réseau routier de la Baie-James;
- La classification et la vocation des réseaux routiers;
- L'application du *Code de la sécurité routière* sur les route de la Baie-James;
- La distinction du rôle des différents intervenants dans le secteur du transport aérien;
- La distinction du rôle des différents intervenants dans le secteur du transport par motoneige et VTT;
- La démarche à suivre lorsque l'on souhaite s'adresser au Ministère.

## 2.6 Besoins de connaissances du ministère des Transports

Lors de sa tournée de consultations dans le cadre des activités du *Plan de transport du Nord-du-Québec*, le Ministère a pris connaissance de l'existence de divers organismes locaux ainsi que de différentes problématiques reliées au transport et au contexte régional. Par le biais des différentes études techniques qui seront élaborées dans le cadre du plan de transport, le Ministère entend parfaire ses connaissances sur certaines questions, notamment :

- Le rôle des organismes et acteurs locaux;
- L'utilisation de petites embarcations reliée à la pratique des activités traditionnelles et aux réseaux existants;
- L'évolution comparative de la demande d'approvisionnement alimentaire local et de l'importation de nourriture;
- Les équipements de sauvetage et de sécurité lors de secours maritime et terrestre;
- Le coût de la vie en lien avec les coûts de transport des marchandises incluant les coûts d'opération et de logistique;
- Les sites potentiels pour la mise en place d'aires de vérification en bordure du réseau routier pour les camionneurs;
- Les zones de mobilité locales, régionales, provinciales et internationales;
- Les services essentiels (exemple, évacuation médicale) en comparaison avec d'autres régions du Québec et milieux nordiques;
- Les assurances, les garanties et la fiscalité reliées au transport;
- Le potentiel lié à l'utilisation de véhicules alternatifs (Muskegs, Komatik, véhicules à traction animale, etc.) pour assurer les transports extra-locaux dans les communautés nordiques.

## **3.0 ATTENTES ET SUITES**

### **3.1 Défis pour le ministère des Transports**

La planification des transports dans une région comme celle du Nord-du-Québec constitue un défi permanent et constant tant pour les intervenants locaux que pour les différents paliers de gouvernement. La planification doit servir à déterminer les interventions prioritaires mais également à les ordonner dans le temps et dans l'espace. De plus, les interventions en transport ne peuvent ignorer l'ensemble des interventions liées à d'autres secteurs d'activités : santé, éducation, aménagement du territoire, environnement, logement, etc.

Considérant les particularités de la région Nord-du-Québec, il existe un certain nombre de défis originaux. Parmi ceux-ci, notons :

- La possibilité de prévoir les besoins de transport dans une région où une partie importante de la population a moins de 25 ans;
- La capacité de prévoir la demande de marchandises en regard de l'évolution des activités socio-économiques traditionnelles;
- Le développement de solutions socio-économiques performantes et durables quant à l'entretien, l'amélioration, le développement d'infrastructures et d'équipements de transport en mesure de répondre aux exigences des conditions hivernales;
- La nécessité de développer un mécanisme de décision et de sélection pour les projets et demandes spécifiques dans une perspective de développement régional.

Ces aspects ne sont que quelques-uns des défis qui attendent le Ministère et ses partenaires dans la planification des transports dans la région Nord-du-Québec. Ces défis seront documentés dans les prochaines phases du plan de transport. Les études techniques feront notamment ressortir d'autres défis techniques, politiques, économiques et sociaux de la planification.

### **3.2 Bénéfices de la tournée de consultations**

La tournée de consultations effectuée dans le cadre des activités du *Plan de transport du Nord-du-Québec* a été très profitable pour le Ministère et le milieu, et ce, tant pour l'amélioration de leurs connaissances que pour la création de liens de confiance entre les partenaires.

Parmi les nombreux bénéfices de la tournée pour le Ministère, notons :

- L'accès rapide à certaines informations;
- La validation de certaines problématiques liées au transport;
- Le partage d'une vision commune au sein du Ministère;
- Le développement du réflexe de validation des informations par le milieu;
- La possibilité de mettre l'accent sur les éléments les plus importants;

- Le repérage des conflits possibles grâce à une meilleure compréhension du contexte local et régional;
- L'accélération de la préparation du *Diagnostic*.

Une telle tournée est également profitable pour le milieu. Elle permet, entre autres :

- De repérer les personnes-contacts au Ministère afin d'obtenir plus rapidement de l'information;
- D'accélérer et multiplier des échanges spécifiques et de la correspondance avec le Ministère;
- De partager de l'information et des préoccupations du milieu avec d'autres intervenants du Ministère;
- De prendre connaissance des préoccupations des différentes communautés dans un souci de concertation en vue d'établir une vision globale.

## CONCLUSION

La tournée de consultations dans le Nord-du-Québec a été très bénéfique, et ce, tant pour le Ministère que pour les gens du milieu. Les préoccupations et informations recueillies lors de cet exercice ont donc permis de produire le *Prédiagnostic*. Il fait état de la tournée en faisant ressortir, notamment les enjeux régionaux ainsi que les demandes plus spécifiques et localisées. Ce document permettra donc d'alimenter les études techniques et le *Diagnostic*, qui lui, fera état des besoins en transport de la région Nord-du-Québec.

Cependant, le Ministère a plusieurs défis à relever et éléments à prendre en considération lors de la planification des interventions en transport dans cette région. Dans un premier temps, le Ministère devra prévoir les besoins en transport dans une région où une partie importante de la population a moins de 25 ans et où le taux de croissance de la population augmente de façon considérable. Dans un deuxième temps, il devra prévoir la demande de marchandises en regard de l'évolution des activités socio-économiques traditionnelles. Dans un troisième temps, le Ministère devra prévoir les changements de la demande en transport liés aux modifications du développement socio-économique qu'engendreront les projets de développement majeurs.

Le *Plan de transport du Nord-du-Québec* est donc un outil de première importance qui doit permettre d'identifier les priorités régionales afin de répondre aux besoins de la population en matière de transport. Les différentes étapes de réalisation du plan vont permettre, entre autres, d'obtenir un portrait plus complet de la dynamique des transports et du mode de vie dans cette région, d'effectuer un diagnostic des besoins et de planifier tout en définissant les priorités d'interventions en transport afin de répondre aux besoins de déplacement des personnes et des marchandises pour les 15 prochaines années. Le plan de transport est réalisé dans une perspective de vision globale des modes de transport tout en intégrant la qualité des services, la sécurité, l'aménagement du territoire, le respect de l'environnement ainsi que le développement socio-économique régional.

## **ANNEXE 1**

### **HORAIRE DE LA TOURNÉE**

**DATES ET LIEUX DE LA TOURNÉE RÉGIONALE DE CONSULTATIONS  
AUPRÈS DES COMMUNAUTÉS DU NORD-DU-QUÉBEC**

DATE	LIEUX	TYPE DE RENCONTRES	POPULATION	PERSONNES RENCONTRÉES
<b>LOCALITÉS JAMÉSIENNES</b>				
1 <sup>er</sup> mai 2000	Matagami	Consultation publique	2295	16
2 mai 2000	Lebel-sur-Quévillon	Consultation publique	3557	24
3 mai 2000	Chibougamau-Chapais	Consultation publique	8664 2030	26
17 mai 2000	Val-Paradis-Villebois-Beaucanton	Consultation publique	925	8
12 juin 2000	Radisson	Consultation publique	350	9
<b>VILLAGES CRIS</b>				
13 juin 2000	Waswanipi	Conseil de bande Consultation publique	1482	7 70
14 juin 2000	Whapmagoostui	Conseil de bande Consultation publique	670	4 60
15 juin 2000	Chisasibi	Conseil de bande Consultation publique	3202	6 30
19 juin 2000	Eastmain	Conseil de bande Consultation publique Conseil de jeunes Development Corporation	582	5 15 6 5
20 juin 2000	Waskaganish	Conseil de bande Consultation publique	2096	5 22
21 juin 2000	Wemindji	Conseil de bande Consultation publique	1196	5 18
26 juin 2000	Nemaska	Conseil de bande Consultation publique	485	2 15
27 juin 2000	Oujé-Bougoumou	Conseil de bande Consultation publique	478	3 32
28 juin 2000	Mistissini	Conseil de bande Consultation publique	3314	5 110
<b>MUNICIPALITÉS INUITES</b>				
21 novembre 2000	Salluit	Conseil municipal Consultation publique	1044	9 49
22 novembre 2000	Ivujivik	Rencontre publique	270	50
23 novembre 2000	Akulivik	Conseil municipal Rencontre publique	422	7 18
27 novembre 2000	Puvirnituaq	Conseil municipal Rencontre publique Visite de l'hôpital	1296	10 25 -
28 novembre 2000	Inukjuak	Conseil municipal Rencontre publique	1242	11 50
29 novembre 2000	Kuujuarapik	Conseil municipal Rencontre publique	566	9 radio
30 novembre 2000	Umiujaq	Non rencontrée	341	
4 décembre 2000	Kangirsuk	Conseil municipal Rencontre publique	460	5 30
5 décembre 2000	Kangiqtujuaq	Conseil municipal Rencontre publique	509	7 radio
6 décembre 2000	Quaqtaq	Non rencontrée	318	0
11 décembre 2000	Aupaluk	Rencontre du maire d'Aupaluk à Kuujuaq	168	1 radio
12 décembre 2000	Tasiujaq	Conseil municipal	211	1
13 décembre 2000	Kuujuaq	Conseil municipal KRPF ATN Ass. des chasseurs et pêcheurs	1500	5 3 1 2
14 décembre 2000	Kangiqtualujuaq	Non rencontrée	652	0

## **ANNEXE 2**

### **AUTRES DOCUMENTS**

## AUTRES DOCUMENTS

Certains documents ont été remis à l'équipe du plan de transport pendant la tournée de consultations ou suite à celle-ci. Ces documents, sans être des mémoires officiels, constituent des sources importantes d'information. L'équipe du plan de transport continue d'accorder son attention à ces documents et à en assurer une diffusion au sein du Ministère.

- Association des pourvoyeurs de Schefferville, *Projet de développement de la région de Schefferville : La piste de Schefferville... un atout majeur et nécessaire à notre développement!*, mars 2001, 60 pages.
- Communauté de Oujé-Bougoumou, Groupe Conseil Ungava, *Northern transportation plan : Technical report*, juin 2000, 9 pages.
- Conseil de la nation crie de Mistissini, Groupe Stavibel inc., *Construction of a marina : Feasibility study – Project V-1120-1*, février 1998, 17 pages.
- Conseil de la nation crie de Mistissini, Dessau-Soprin inc., *Improvement and pavement of road 167 north from Chibougamau to Mistissini*, octobre 1999, 25 pages.
- Conseil régional de développement Kativik, *Somer multidisciplinary planning and research, Transportation study*, octobre 1988, 48 pages.
- Municipalité de la Baie James, *Le Transport aérien régional dans le secteur de Radisson*, 15 février 2001, 5 pages (document présenté au ministre des Transports M. Guy Chevrette et au ministre des Régions, M. Jean-Pierre Jolivet).
- Nation crie de Wemindji, *Étude de pré faisabilité des installations maritimes de la Baie James : Analyse comparative de Chisasibi et Wemindji – ébauche* du 14 mars 2000, 144 pages.
- Nation naskapie de Kawawachikamach, *Mémoire présenté par la Nation concernant le plan de transport du Nord-du-Québec*, septembre 2001, 7 pages.
- Régie régionale de la santé et des services sociaux du Nunavik, *Implantation des services préhospitaliers d'urgence adaptés à la région du Nunavik*

**RECUEIL DES PRÉOCCUPATIONS EN TRANSPORT DANS LE NORD-DU-QUÉBEC**

**N.B. : Les préoccupations du milieu ont été notées par les différents membres de l'équipe du plan de transport, ce qui explique parfois les variations dans le style des résumés.**

Cette annexe est disponible sur demande.

