



Élaboration du Plan de transport de la Côte-Nord

Consultation par MRC sur le diagnostic

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

TABLE DES MATIÈRES

Compte rendu

Annexe A : Sommaire des interventions

Annexe B : Liste des personnes présentes

Annexe C : Liste des documents déposés

Annexe D : Liste des communiqués de presse

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

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

Synthèse des enjeux soulevés

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

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

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

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

2. Le raccordement au réseau ferroviaire nord-américain

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

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

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

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

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

5. L'option Côte-Nord toujours vivante

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

Annexe A
Sommaire des interventions

Mot de bienvenue

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

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

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

Présentation du ministère des Transports du Québec

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

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

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

Pause (15 minutes)

Échanges et discussions

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

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

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

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

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

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

M. Marc Brouillette récapitule :

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

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

Trois grands thèmes doivent être envisagés :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Annexe B

Liste des personnes présentes

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

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

Annexe C
Liste des documents déposés

Ces documents sont disponibles sur demande.

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

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

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

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

Annexe D

Liste des communiqués de presse

Ces documents sont disponibles sur demande.

No	Date	Titre
<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^{er} novembre 2000</i>	<i>La population de la MRC de La Haute-Côte-Nord sera consultée le 6 novembre 2000</i>
<i>PT-0007</i>	<i>7 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de La Haute-Côte-Nord</i>
<i>PT-0008</i>	<i>15 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Sept-Rivières</i>
<i>PT-0009</i>	<i>17 novembre 2000</i>	<i>Bilan de la consultation dans la MRC de Manicouagan</i>
<i>PT-0101</i>	<i>31 janvier 2001</i>	<i>Bilan de la consultation sur la Basse-Côte-Nord</i>

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

page 4, deuxième paragraphe

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

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

Page 4, troisième paragraphe

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

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