La route Trans-Québec Labrador

Une ambition : développer le nord-est du Canada

Mémoire de la coalition pour le développement du Nord-Est québécois et du Labrador en vue de la reconstruction et du parachèvement de la route Trans-Québec Labrador déposé aux gouvernements du Canada, du Québec et de Terre-Neuve et Labrador

Octobre 2003

Table des matières

1. **Présentation de la coalition** 3

2. **L'ouverture vers le Nord** 4
   - Mise en contexte 4

3. **L'occupation actuelle du territoire** 5
   - La population et le territoire 5
   - Un bref portrait de l'économie 5

4. **Le transport, l'épine dorsale du développement** 9
   - Se rendre dans le Nord-Est québécois et au Labrador 9
   - Un problème : la 389/500, la Trans-Québec Labrador 10

5. **Construire la Trans-Québec Labrador : un levier de développement** 14
   - Un immense potentiel 14
   - Les projets en devenir qui auront besoin d'un axe routier fonctionnel 14

6. **Un autre argument en faveur de la Trans-Québec Labrador : Compléter le réseau routier national pancanadien** 18

7. **Notre demande : Étudier le projet de la Trans-Québec Labrador** 20

1. Présentation de la coalition

Depuis de nombreuses années, les communautés du Nord-Est québécois et du Labrador réclament l'aménagement d'une route convenable respectant les normes du réseau routier pancanadien afin de permettre le développement de leur territoire. Malgré les demandes répétées, la condition de la route 389/500 est toujours déplorable et ne respecte pas les normes essentielles de base propre à tout lien routier. Pourtant, le besoin est essentiel et le potentiel de développement qui découlerait de la mise en place d'un véritable lien routier est évident. À l'instar des retombées positives des routes qui ont ouvert les différentes parties de ce pays, la construction d'un véritable lien constituerait une chance unique dans l'histoire canadienne.

Pour défendre cette idée et parce qu'elles ont l'ambition de la voir se réaliser, les communautés concernées ont décidé de joindre leur voix pour convaincre les gouvernements d'investir dans la reconstruction et le parachèvement de la route Trans-Québec Labrador. La coalition pour le développement du Nord-Est québécois et du Labrador et la reconstruction et le parachèvement de la route Trans-Québec Labrador regroupe les centres locaux de développement (CLD) Manicouagan et Caniapiscau, les MRC de ces deux territoires, les villes de Baie-Comeau et de Fermont ainsi que les villes de Labrador City, Wabush et d'Happy Valley-Goose Bay. Des intervenants sociaux et économiques telles les chambres de commerce ainsi que les populations de ces communautés se sont joints à ce mouvement, faisant ainsi de cette coalition, un rassemblement des gens qui ont à cœur l'avenir de ce coin de pays.

2. L'ouverture sur le Nord

- Mise en contexte

Développer le nord-est du Québec et le Labrador, voilà un chantier digne de l'histoire de ce pays. De tout temps, l'ouverture de nouveaux territoires et la fondation de nouvelles communautés ont été la marque de commerce du Canada. Que ce soit la colonisation des grandes plaines de l'ouest, l'exploration et le développement du Yukon ou des territoires du Nord-Ouest, les gigantesques aménagements hydroélectriques de la Baie-James ou la mise en place du nouveau territoire du Nunavut, le Canada s'est développé à partir de son territoire et de la façon qu'il l'occupe.

Le Nord-Est québécois et le Labrador seront le prochain théâtre de l'histoire de ce développement. Plusieurs communautés sont déjà solidement implantées sur le territoire et sont le témoignage du potentiel qui s'y trouve. Que ce soit le potentiel minier avec des projets tel Voisey's Bay, l'aménagement hydroélectrique du Bas-Churchill ou le développement de l'activité touristique, le Nord-Est canadien constitue une chance à ne pas manquer.

Assurer l'accès au Nord-Est canadien représentait aussi la possibilité de compléter le réseau routier national pancanadien. Plus court que le trajet passant par le Cap-Breton, le parachèvement de la route 389/500 jusqu'à Terre-Neuve permettrait à un demi-million de personnes d'être enfin désenclavées et de pouvoir participer pleinement à l'essor économique du pays.

Les membres de la coalition ont l'ambition de voir la réalisation de ce projet et ont élaboré une stratégie d'action comprenant la rencontre de tous les intervenants et décideurs pour les sensibiliser au dossier. Ce document constitue une première présentation des principaux arguments qui militent en faveur de la reconstruction et du parachèvement de la route 389/500, de la route Trans-Québec Labrador.

3. L'occupation actuelle du territoire

- La population et le territoire

Malgré une desserte routière qui laisse à désirer, le Nord-Est québécois et le Labrador sont habités par plus de 30 000 personnes. Selon le dernier recensement effectué par Statistiques Canada en 2001, 27 864 citoyens vivent au Labrador et 3 277 personnes ont établi domicile dans la MRC de Caniapiscau. Ces populations fréquentent et font des affaires avec les gens de la Côte-Nord en général (89 607 habitants), ce qui établit la population du Nord-Est canadien à 120 000 personnes. Trois nations autochtones composent également la population de la région soient les Innus, les Naskapis et les Inuits. Un autre fait marquant concernant ces populations : les jeunes sont fortement représentés dans la pyramide d'âge. En effet, pendant que dans l'ensemble canadien, la proportion des personnes de moins de 30 ans est moins de 50 %, ce taux s'établit à 60 % au Labrador ce qui est sans contredit un signe de vitalité, de dynamisme et de volonté de bâtir.

Autre caractéristique de l'occupation de ce territoire, la population est majoritairement regroupée dans des communautés très bien structurées. Par exemple, la Ville de Fermont regroupe 2 993 personnes soit 91 % de la population totale de la MRC de Caniapiscau et ses infrastructures sont impressionnantes. Un simple coup d'œil sur cette ville suffit pour convaincre. Baie-Comeau s'inscrit dans la même lignée en regroupant 74 % de la population totale de la MRC Manicouagan.

Les Villes du Labrador ne sont pas en reste, bien au contraire. Toujours selon le dernier recensement de 2001, les villes de Labrador City et de Wabush regroupent 9 638 citoyens tandis que celle d'Happy Valley-Goose Bay en a 7 969, ce qui représente la majorité de la population labradorienne. Après la capitale de Terre-Neuve et Labrador, Saint-Jean Terre-Neuve, Labrador City et Happy Valley-Goose Bay font partie des principales agglomérations de la province.

Le territoire du Nord-Est canadien est immense, il représente 6 % de la superficie totale du pays et est plus grand que la France. La superficie du Labrador est de 294 330 km^2, celle de la MRC Canapisacau est de 81 184 km^2 et en ajoutant le reste de la région de la Côte-Nord (215 399,73 km^2), la région du nord-est canadien représente une superficie de 590 913 km^2. Ces territoires sont caractérisés par de vastes

forêts, des montagnes et des plaines, un nombre incalculable de rivières et d'attraits naturels ainsi qu'un formidable potentiel minier.

La comparaison avec d'autres territoires qui ont été pourvus d'infrastructures de qualité par le Gouvernement fédéral est frappante. À titre d'exemple, le Yukon a une population de 28 674 personnes et un territoire de 484 450 km^2. Les territoires du Nord-Ouest accueillent 37 360 personnes sur une superficie immense, 1 346 106 km^2 tandis que le Nunavut a 26 745 habitants sur un territoire de 2 043 190 km^2. Le Gouvernement fédéral a investi sur ces territoires qui présentent des populations comparables et y a construit des routes respectant les normes du réseau routier national pancanadien. Ce même gouvernement a aussi investi des sommes considérables lors de la mise en place du nouveau gouvernement territorial au Nunavut afin de connecter les populations locales avec l'ensemble canadien, favorisant ainsi l'éclosion d'une économie locale solide, forte des ressources naturelles de leur territoire. L'expérience du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest démontre que les investissements pour favoriser le développement des immenses territoires sont profitables.

N'est-il pas temps de faire profiter l'Est canadien des mêmes possibilités en ouvrant le Nord-Est québécois et le Labrador au développement avec la construction d'une route satisfaisant les normes du réseau routier national et en la reconnaissant comme telle. Est-il normal que les principales agglomérations de la province de Terre-Neuve et Labrador ne soient pas pourvues de routes dignes de ce nom?

Les 30 000 personnes vivant dans le Nord-Est québécois et au Labrador ont droit à une route fonctionnelle, au même titre que les infrastructures construites pour rejoindre les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon.

À l'instar de l'expérience du Yukon et des autres territoires, imaginez le potentiel de retombées économiques et de revenus en taxation pour les gouvernements avec la reconstruction et le parachèvement de la Route Trans-Québec Labrador!

- Un bref portrait de l'économie

L'économie du territoire desservi par la Trans-Québec Labrador est pleine de promesses et est caractérisée par l'exploitation des ressources. Des entreprises comme les compagnies Iron Ore du Canada, Mines Wabush et la minière Québec-Cartier y opèrent des mines parmi les plus importantes en Amérique. D'ailleurs, le Gouvernement du Québec vient de confirmer une aide sous la forme d'un prêt de 208 M$ sans intérêt étalé sur huit ans pour soutenir les activités de cette dernière. Ces compagnies seront en activité pour encore longtemps car seulement sur la base du minerai, les réserves s'établissent à plus de 100 ans.

L'économie de cette région ne s'arrête pas à ces deux compagnies puisqu'au Labrador seulement, on compte 445 entreprises de diverses grosseurs. Ces entreprises oeuvrent dans tous les secteurs d'activité, de la fabrication aux services en passant par la restauration et l'hôtellerie c'est-à-dire les entreprises rattachées au tourisme. Ce dernier secteur d'activité connaît d'ailleurs des perspectives de développement fort intéressantes, les touristes en quête d'aventure, de chasse, de pêche et de découverte de vastes territoires étant toujours plus nombreux année après année. L'économie du Labrador, plus particulièrement celle de Happy Valley-Goose Bay profite aussi de la présence d'une importante base militaire qui emploi des centaines de personnes et qui accueillent des militaires étrangers à chaque année. Il est par ailleurs à noter que ces importantes activités économiques profitent à plusieurs autres régions du pays, notamment par l'achat de biens et de services. À titre d'exemple, les seuls achats de la base militaire de Happy Valley-Goose Bay s'élèvent annuellement à plus de 100 M$ par année. Le Labrador est aussi devenu une plaque tournante pour l'accès plus au nord. En effet, la mise en place de vols réguliers entre le Labrador et Iqualuit démontre tout le potentiel de la région pour le développement du Grand-Nord canadien.

Plusieurs autres activités économiques se retrouvent le long de la route Trans-Québec Labrador. Dans le nord de la MRC Manicouagan, ce sont plus de 1,5 M de m^3 de bois qui sont récoltés annuellement et qui transitent par la route. Le transport de bois par gros camions est d'ailleurs une autre activité économique majeure puisqu'on engage des centaines de personnes à cette fin. Le bois récolté alimente les scieries des compagnies Abitibi-Consolidated, Kruger et Bowater situées le long du fleuve Saint-Laurent.

La route Trans-Québec Labrador est aussi caractérisée par la présence d'importants ouvrages d'Hydro-Québec qui génèrent un certain trafic, surtout en été lorsque les touristes s'y rendent pour en visiter les installations. Finalement, il faut souligner la présence de nombreuses

entreprises reliées au domaine de la chasse et de la pêche ainsi que plusieurs chantiers de prospection minière.

30 000 personnes vivent et prospèrent dans cette région. Le chômage est faible et les gens ont le cœur au ventre, ils ont le goût de développer ce coin de pays malgré les problèmes de transport. On retrouve déjà une économie bien structurée et le chapitre 5 de ce mémoire démontre hors de tout doute l'immense potentiel de ce territoire.

D'ailleurs, des pays comme la Suède et la Finlande ont développé leur territoire nordique de façon exceptionnelle. La Finlande a même un institut universitaire reconnu mondialement à des centaines de kilomètres de sa capitale Helsinki, au niveau du 62^{e} parallèle, au cercle polaire. En Norvège, il existe aussi un train rapide vers le nord. Au Canada, les exemples du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest sont plus que probants.

Imaginez l'avenir du Nord-Est québécois et du Labrador avec une volonté gouvernementale de mettre à niveau les infrastructures de transport vers cet immense territoire!

4. Le transport, l'épine dorsale du développement

- Se rendre dans le Nord-Est québécois et au Labrador

L'histoire humaine a toujours été déterminée par les problématiques de communication et de développement. Dès qu'il était possible de se rendre sur un nouveau territoire, d'y exploiter les ressources et d'y commercer, on a assisté à la création de villes et de villages. Évidemment, les agglomérations situées au centre des grands axes ont connu les plus hauts niveaux de développement économique et social mais il demeure que toutes les communautés normalement desservies par un réseau de transport de qualité ont su se développer. Dans certains cas, lorsque les territoires regorgeaient de richesses, on a assisté à de véritables boums économiques.

Pour se rendre au Labrador et dans le Nord-Est québécois, les moyens de transport sont plutôt limités. Il y a l'avion qui est utilisée en majeure partie par les gens d'affaires et les fonctionnaires. Avec le temps, la qualité des services n'a cessé de diminuer et les coûts sont devenus exorbitants. Il en résulte que les citoyens ordinaires n'ont pas les moyens de payer les tarifs demandés par les compagnies. Par ailleurs, on a assisté ces dernières années à la faillite de plusieurs compagnies régionales, ce qui a détérioré davantage la situation.

Le train constitue une autre façon de se rendre dans la région. Opéré par une compagnie minière, les passagers sont acceptés et les horaires sont déterminés selon les besoins de la compagnie et les capacités d'accueil du train. La desserte du territoire par chemin de fer se fait à partir de Sept-Îles. Historiquement, la desserte du nord-est canadien par chemin de fer est l'apanage de cette ville tandis que la desserte par le réseau routier s'est toujours faite à partir de Baie-Comeau.

Durant l'été, un service de traversiers dessert les communautés du Labrador à partir de Terre-Neuve. Ce service est pratique mais son caractère saisonnier constitue un handicap.

Au niveau transport, à l'exception de la route Trans-Québec Labrador, la région est donc tributaire de compagnies aériennes souvent en difficultés qui imposent des tarifs prohibitifs depuis plusieurs années. De plus, la qualité des services n'ayant cessé de se détériorer, contrairement à ce qui devrait être, le transport par avion constitue aujourd'hui un problème au lieu d'être un facteur de développement.

Quant au chemin de fer, le fait qu'il soit opéré par une entreprise privée le rend plus que précaire. Qu'arrivera-t-il si, pour des raisons de rentabilité, on décide de mettre fin à ce service? Cette perspective a déjà été évoquée, la compagnie ayant même décidé de réduire la fréquence des services passagers sur sa ligne. Le chemin de fer ne peut donc être considéré comme un outil de développement.

Pour ce qui est des traversiers, leur caractère saisonnier limite sérieusement l'apport de ce service au niveau de l'accroissement des échanges qui sont à la base de la croissance économique.

Ainsi, la route Trans-Québec Labrador constitue le seul véritable lien de ce territoire avec les autres régions du pays. Les citoyens n'ont plus le choix, ils doivent utiliser cette route en mauvais état. Selon les dernières enquêtes, la majorité d'entre eux utilisent la route 389/500 au moins trois fois par année pour un long déplacement.

- Un problème : la route 389/500, la Trans-Québec Labrador

La route 389/500 est dans un état déplorable et l'histoire de sa construction démontre qu'elle ne fut jamais l'objet d'une attention suffisante de la part des différents gouvernements.



Au Québec, ce fut d'abord la Québec North Shore qui ouvrit le premier tronçon, suivie par Hydro-Québec qui construisit la 389 jusqu'à Manic V lors de la construction du barrage Daniel-Jonhson. Ensuite, le tracé vers Fermont suit un tracé utilisé autrefois par les autochtones et les explorateurs, sentier devenu route que l'on a arrangée autant que possible. Un tronçon, entre le Mont Wright et Fire Lake, a même été « construit » par des employés désoeuvrés durant un conflit de travail et utilise l'emprise de la voie ferrée, propriété de la Minière Québec-Cartier, tronçon que l'on appelle la « trail ». Il en résulte une route difficile avec un nombre incalculable de courbes hors normes, une surface peu carrossable à plusieurs endroits et fortement accidentogène. Une route non sécuritaire et peu fiable, les orages de la fin juillet 2003 l'ayant démontré encore une fois. La pluie a alors provoqué la rupture de ponceaux et la seule voie de communication avec le nord fut donc coupée durant plusieurs heures.



Pour se convaincre davantage de la mauvaise condition de la route, il suffit de lire le rapport du coroner Luc Malouin publié en octobre 2002. Celui-ci affirme que cette route, avec son grand nombre de courbes et de pentes hors normes, constitue un réel danger pour ses utilisateurs. Un fait divers survenu le 31 juillet dernier est venu corroborer les propos du coroner. Un camion de transport de bois s'est renversé dans une courbe pentue de la route 389 au nord





de Baie-Comeau, exactement au même endroit où un autre camion avait connu le même sort deux ans auparavant mais en écrasant cette fois deux citoyens de la région de Sept-îles. C'est cet accident qui fut l'élément déclencheur de l'enquête du coroner Malouin. L'utilisation des pinces de désincarcération ont été nécessaire pour sortir le conducteur de sa cabine.

Les conditions de la route 500 au Labrador sont également déplorables. L'entretien fait davantage défaut qu'au Québec et des tronçons entiers sont encore absents pour assurer la desserte des communautés du territoire. Malgré des annonces, aucune amélioration notable n'a été apportée depuis plusieurs années, rendant les déplacements périlleux sur la route 500.

D'ailleurs, des enquêtes menées auprès des citoyens du Nord-Est québécois et du Labrador, principaux utilisateurs de la route Trans-Québec Labrador, démontrent les dangers que représentent cette route et les problèmes qui en découlent. D'entrée de jeu, on indique que 96 % des répondants ont affirmé devoir réparer leur véhicule après avoir utilisé la route 389/500. Toujours selon ces enquêtes effectuées selon une méthodologie reconnue, le coût des réparations grimpe à un minimum de 750 $ par année et à quelques milliers de dollars annuellement pour les plus grands utilisateurs.

Au niveau des accidents, les mêmes enquêtes démontrent que 34 % des utilisateurs actuels auront un accident à l'intérieur de leurs cinq prochaines années de conduite sur la 389/500. La réalité est éloquente à ce chapitre.



Camions renversés, face à face causés par un manque de visibilité au niveau des courbes, sorties de route catastrophiques occasionnées par des pentes trop abruptes, accidents en nombre incalculables provoqués par le mauvais état de la chaussée, ce sont donc des morts et des blessés en quantité anormale qui sont le lot de la route 389/500. Inutile de préciser qu'avec une route longue de plusieurs centaines de kilomètres traversant un territoire le plus

souvent inhabité, la capacité d'intervention rapide de la part des services d'urgence est quasi inexistante et il n'est pas rare qu'il se déroule un certain temps avant qu'un accident soit repéré.

Il est par ailleurs intéressant de noter que des grandes entreprises utilisant cette route réclament aussi sa reconstruction et son parachèvement. Parmi elles, la Société canadienne des postes dont le président, M. André Ouellet, dans une lettre récente au ministre fédéral des Transports, M. David Collenette, a joint sa voix à la région et demandé la reconstruction et le parachèvement de la route 389/500. Il faut dire que ses camions doivent constamment être réparés et sont parfois impliqués dans des accidents causés par le mauvais état de la chaussée.

De plus, au nom de toutes les entreprises qui utilisent la 389/500, le président de la Chambre de commerce du Québec écrivait il y a quelques temps au ministre des Transports du Québec pour réclamer la reconstruction et le parachèvement de la route 389 dans les meilleurs délais. Le signataire de cette lettre, M. Michel Audet, vient d'être nommé ministre du Développement économique et régional dans le nouveau Gouvernement du Québec. Il écrivait : « Les routes 389 et 500 entre ces provinces comportent un tronçon communément appelé « la trail » considéré comme dangereux et rendant ce territoire difficilement accessible à une circulation automobile conventionnelle, ce qui freine le développement social et économique des localités concernées. La Chambre de commerce du Québec appuie donc les démarches réalisées par divers groupes au cours des derniers mois auprès des gouvernements du Québec, de Terre-Neuve et du Canada, pour faire reconnaître la route Trans-Québec Labrador comme seule route d'accès principale au nord afin, entre autres, d'assurer la réalisation du projet hydroélectrique de Churchill Falls, d'influencer directement l'implantation et l'expansion d'entreprises et d'augmenter l'apport du tourisme ». Tous réclament donc la reconstruction et le parachèvement de cette route et demandent qu'elle soit inscrite au chapitre des priorités gouvernementales.

Cette réalité a donc des répercussions importantes pour les communautés. La quasi-totalité des utilisateurs de la route 389/500 rapportent des dommages à leur véhicule étant donné la mauvaise qualité de la chaussée.

Il est très hasardeux de s'aventurer sur cette route avec une voiture conventionnelle, seuls les véhicules utilitaires réussissent à franchir les difficultés de cette route. Toutefois, comme les véhicules utilitaires sont plus dispendieux à l'achat, cela représente donc un coût supplémentaire pour les résidants de ce coin de pays.

Finalement, les conditions de la route 389/500 liées aux statistiques d'accidents et aux coûts de réparation qui en découlent, ont des répercussions sur les coûts d'assurance et particulièrement sur les coûts de remorquage. Par exemple, à Labrador West, les coûts de remorquage sont 3,5 fois plus élevés qu'ailleurs au pays.

L'état actuel de la route Trans-Québec Labrador et le fait qu'elle ne soit pas complétée constitue un frein réel au développement du Nord-Est canadien.

5. Construire la Trans-Québec Labrador : un levier de développement

- Un potentiel immense

Nous l'avons déjà mentionné dans notre memoire, le Nord-Est québécois et le Labrador regorgent de richesses naturelles inexploitées. Des projets ambitieux ont d'ailleurs déjà été annoncés et d'autres devraient être confirmés dans les prochains mois. En ajoutant le potentiel qu'offrent les secteurs d'activité reliés à l'exploitation des ressources naturelles, ce coin de pays peut devenir un prochain pôle de développement pour le Canada. En mettant en place les infrastructures routières essentielles à la réalisation de ces projets et au développement économique, les retombées potentielles en terme d'activités économiques et de revenus en taxation pour les gouvernements sont impressionnants. En voici quelques-uns et nul doute que la construction de la route Trans-Québec Labrador constituerait un encouragement à voir ces projets se réaliser.

- Les projets en devenir qui auront besoin d'un axe routier fonctionnel

Le projet Voisey's Bay

S'il existe un projet grandiose qui risque de changer la face d'une région, c'est au projet d'exploitation du nickel de Voisey's Bay de la compagnie INCO qu'il faut se référer. Les retombées de ce projet de plusieurs milliards de dollars seront immenses. Pour la vie du projet, on prévoit générer 1,5 G$ en revenus directs et cette somme grimpe de 2,7 G$ lorsqu'on évalue les retombées indirectes. Cela signifie la création de 28 500 emplois directs personne/année et approximativement 51 600 emplois indirects personne/année. La compagnie estime que 87 % des emplois seront créés au Labrador et que les retombées globales seront évaluées à 4,2 G$ en revenus de toute nature pour l'économie de la province. Au niveau de l'effet sur le PIB de Terre-Neuve et Labrador, le potentiel d'accroissement se situe à 11,6 G$. La province et le fédéral engrangeront de plus des montants très importants au niveau de la taxation.

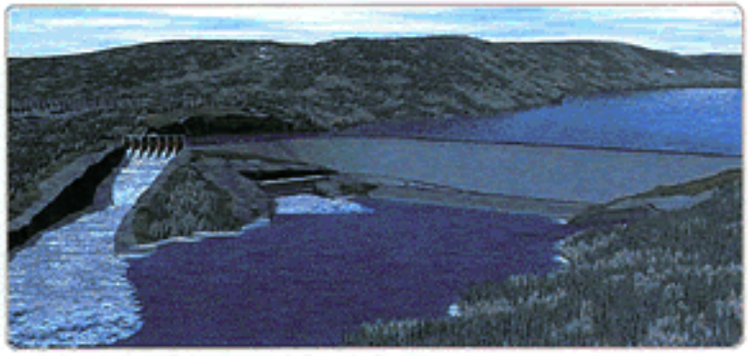
VOISEY'S BAY NICKEL COMPANY LIMITED

A subsidiary of Inco Limited

Or, comment peut-on imaginer la gestion d'un tel projet et la mise en place d'une économie locale assez forte pour le supporter sans infrastructures routières fonctionnelles construites selon les normes reconnues ?

Le projet Hydroélectrique du Bas-Churchill

Un autre projet fantastique qui démontre la nécessité de la route Trans-Québec Labrador. Même si l'entente entre le Québec et Terre-Neuve et Labrador n'est pas encore signée, il est évident aux yeux des observateurs que le projet de 2 800 mégawatts évalué à 6,8 G$ du Bas-Churchill se réalisera dans les prochaines années. L'est du Canada a trop besoin d'énergie et ne peut se priver de ce projet. Aussi, comme la construction de Manic V avait obligé la construction de la route 389, la mise en chantier du projet demandera l'aménagement d'un axe routier fonctionnel pour amener les travailleurs et le matériel jusqu'au chantier. La reconstruction et le parachèvement de la Trans-Québec Labrador devient alors évident dans la liste gouvernementale des travaux à compléter. Les retombées économiques pour le Nord-Est québécois et le Labrador, tout comme pour les deux provinces en général seront très importantes.



Le Labrador est un important réservoir de gaz naturel



La prospection de pétrole et de gaz naturel sur les vastes territoires de l'est du Canada donne des résultats probants. En effet, la Canada - Newfoundland Offshore Petroleum board évalue que les réserves en gaz naturel au large de la côte du Labrador sont de l'ordre de 4,2 trillions de pieds cubes. Ces réserves sont plus importantes que celles découvertes dans le cadre du projet White Rose de l'île de Terre-Neuve.

Pour mettre en valeur cette réserve et pour en maximiser les retombées économiques dans la région du Nord-Est canadien, la route Trans-Québec Labrador sera un bon atout.

Le développement touristique

L'industrie touristique constitue un autre formidable levier de développement. Malgré des soubresauts qui peuvent survenir, l'expérience de plusieurs régions canadiennes et de pays démontre qu'il s'agit d'un secteur à privilégier. À ce chapitre, l'écotourisme a gagné la faveur d'une clientèle toujours en croissance. La création de parcs constitue souvent la première étape de développement en ce domaine.



Le Nord-Est québécois et le Labrador offrent des territoires immenses et détiennent tous les atouts nécessaires pour devenir un pôle de tourisme d'aventure et d'écotourisme. Ces territoires sont d'ailleurs très évocateurs pour les touristes en quête de nature et d'immenses territoires. L'économie locale accueille déjà un grand nombre de touristes, de chasseurs et de pêcheurs mais il est certain que la mise en place d'un lien routier fonctionnel sur la 389/500 constituerait un apport important pour le développement de cette industrie. Un grand nombre de pourvoiries, de zones d'exploitation contrôlées et d'établissements de villégiatures se situent le long de la Trans-Québec Labrador mais c'est encore peu par rapport au potentiel de développement que l'on retrouve sur ce vaste territoire. Il faut souligner que les activités reliées à la faune génèrent beaucoup d'emplois et des retombées économiques des plus intéressantes dans des régions qui en ont grandement besoin.



De plus, il est important de signaler que le gouvernement fédéral s'apprête à créer au Labrador les parcs nationaux de Mealy Mountains/ Akamiuapishku et des Monts Torngat. De plus, on se prépare à créer le Parc des Monts Groulx du côté québécois. Ces parcs attireront bon nombre de visiteurs supplémentaires, ce qui confirme la nécessité d'une infrastructure routière fonctionnelle et de qualité. Et cela sans citer le nombre toujours croissant de visiteurs qui parcourent ce qu'il est convenu d'appeler



la découverte de la côte Atlantique du continent qui remonte la Trans-Québec Labrador pour compléter leur périple qui a souvent débuté beaucoup plus au sud. Ces personnes parcourent ce qu'il est convenu d'appeler la North America's eastern seabord, de la Floride jusqu'au Labrador. Malgré l'état de la route, ils sont déjà nombreux à emprunter la route 389/500 et on peut facilement imaginer les retombées en matière touristique d'un tel projet.

L'exploitation de la forêt

Les MRC de la Côte-Nord québécoise sont un bassin d'approvisionnement important pour les compagnies forestières. Plusieurs scieries sont installées dans la MRC Manicouagan et elles utilisent la route 389 pour transporter leur bois. Si toutes les possibilités forestières sont attribuées le long de la 389, il n'en est pas de même au Labrador. En effet, la région de Happy Valley-Goose Bay offre un des derniers massifs forestiers d'importance encore inexploités au Canada. Comme l'industrie forestière constitue un facteur de développement des plus productifs, il serait intéressant que ce massif soit mis en valeur. Mais, encore une fois, tout projet sera directement tributaire de la reconstruction et du parachèvement de la route 389/500.



La prospection minière

Le Nord-Est québécois et le Labrador sont l'objet d'une activité intense au niveau de la prospection minière. Le projet de Voisey's Bay d'INCO constitue la preuve du potentiel de ce territoire. D'autres compagnies majeures et d'autres moins connues sont actuellement à la recherche de filons qui provoqueront un essor économique important. À titre d'exemple, des entreprises comme Falcon Bridge, Virginia Gold, Soquem et Mazarin prospectent et investissent dans le secteur. On cherche différents minéraux comme du diamant, du nickel, du cuivre, du graphite, du platine, du palladium, etc. Déjà les découvertes s'annoncent prometteuses et il ne faudrait pas que le développement qui pourrait en résulter soit bloqué par un manque au nouveau des infrastructures routières.

6. Un autre argument en faveur de la Trans-Québec Labrador : Compléter le réseau routier national pancanadien

Terre-Neuve et Labrador est la seule province à ne pas être rattachée au réseau routier national pancanadien. Pour se rendre sur l'île de Terre-Neuve, on doit utiliser les services de traversiers ou prendre l'avion. Pour se rendre au Labrador, on peut prendre l'avion à des coûts prohibitifs, prendre un train d'abord conçu pour le transport de ressources premières ou utiliser une route dangereuse et non complétée, la 389/500, dont certaines sections ont davantage l'allure d'une piste d'exploration que d'un axe routier.



La construction de la Trans-Québec Labrador jusqu'au détroit de Belle-Isle rendrait possible la réalisation du lien final du réseau routier pancanadien. Ce détroit, plus étroit que celui séparant l'Ile du Prince Édouard au Nouveau Brunswick, pourrait être franchi et permettre le parachèvement du réseau routier national pancanadien. La construction du pont de la Confédération et de nombreux tunnels a démontré que la technologie existe et que cette traversée est pleinement réalisable. À l'instar de l'Ile-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et Labrador pourrait ainsi joindre physiquement la confédération et participer pleinement aux échanges économiques du pays.

Le choix du tracé pour le lien final pancanadien occasionnera d'importants changements pour les utilisateurs du réseau routier, le tracé nordique au lieu de celui utilisant les traversiers à partir du Cap-Breton constituant un changement majeur au niveau de l'itinéraire. Ce changement sera probablement la source de plusieurs débats mais à notre avis et selon des experts qui se sont déjà penchés sur la question, le tracé nord via le Labrador constitue le tracé pour favoriser le transport des personnes et

des marchandises par voie terrestre. Ainsi, même s'il est clair que le trajet via la Nouvelle-Écosse peut, à première vue, paraître plus rapide, cela est possible à la condition d'embarquer à bord du traversier au moment même de son départ de Sidney. La réalité est par contre moins facile, les files d'attente, les embarquements manqués et les journées complètes d'attente sur les quais en raison du mauvais temps (parfois jusqu'à trois jours) prolongent le temps du trajet et font que celui-ci constitue un handicap sérieux pour le développement de l'île de Terre-Neuve.

Un tracé par le nord, qui emprunterait la terre ferme sur sa plus grande partie, serait donc plus rapide et fiable que celui passant par les provinces maritimes. Selon les évaluations produites dans le cadre d'une étude effectuée auprès des compagnies de camionnage, à partir des temps réels actuels pour effectuer le trajet Montréal-St-Jean Terre-Neuve, le gain de temps pourrait dépasser les 24 heures. Le principal apport enregistré se situerait au niveau de l'élimination des temps d'attente aux traversiers, un facteur qui influence considérablement les coûts de transport. L'approvisionnement de l'Île de Terre-Neuve serait ainsi amélioré et les coûts de transport seraient quant à eux diminués. Il est aussi important de mentionner que la réalisation du projet de la Trans-Québec Labrador occasionnerait d'importantes économies pour le Gouvernement fédéral qui doit débourser d'importantes sommes annuellement pour les services de traversiers.

De plus, l'existence de la route 389/500 et d'un terrain moins accidenté réduirait les coûts de reconstruction et de parachèvement de ce lien. Par rapport à d'autres tracés déjà suggérés pour la construction du lien, le tracé de la Trans-Québec Labrador serait plus logique pour deux raisons : d'abord, le lien routier avec le Labrador s'est toujours fait à partir de Baie-Comeau et la présence d'obstacles difficilement franchissables (de larges rivières, des marais et des montagnes) rendrait coûteuse et complexe la réalisation des autres tracés. De plus, la présence de 120 000 personnes vivant dans le Nord-Est canadien et une meilleure desserte des 30 000 personnes vivant dans le Nord-Est québécois et au Labrador maximiseraient les retombées économiques de l'investissement, ce qu'aucun autre tracé ne peut satisfaire. Toutefois, si les gouvernements désirent compléter d'autres tronçons, nous croyons qu'il serait légitime de le faire à la condition toutefois de s'assurer de desservir d'abord les plus importantes populations en cause sur le territoire.

La route Trans-Québec Labrador et la traversée du détroit de Belle-Isle devient alors un choix logique pour les gouvernements qui désirent compléter le réseau routier national pancanadien, pour que celui-ci desserve réellement toutes les provinces, d'un océan à l'autre.

7. Notre demande : Étudier le projet de la Trans-Québec Labrador

Ce mémoire démontre la nécessité de compléter le réseau routier en parachevant la route Trans-Québec Labrador. L'économie canadienne en général et celles des régions et des communautés concernées auraient tout avantage à voir ce projet se réaliser dans les meilleurs délais. Les entreprises présentes dans la région et celles qui songent à s'y installer ont aussi intérêt à voir la reconstruction et le parachèvement de la route 389/500. Le survol du potentiel économique effectué dans ce mémoire démontre hors de tout doute que les retombées économiques de ce projet seraient considérables et créeraient une dynamique semblable à la période de grande prospérité vécue lors de l'ouverture de la Côte-Nord et du Labrador dans les années 40 à 70. Les gouvernements profiteraient également de ces retombées au niveau de la taxation.

Les membres de la coalition sont conscients de l'effort demandé pour la réalisation de la Trans-Québec Labrador et sont d'accord pour la mise en place d'un processus qui établira clairement les étapes et les coûts de réalisation d'un tel projet. Toutefois, ils sont aussi convaincus qu'il est de la responsabilité des gouvernements de mettre en place les infrastructures de transport fonctionnelles de qualité nécessaire dans toutes les régions du pays, ce qui n'est pas encore le cas pour la population de plusieurs dizaines de milliers de citoyens du Nord-Est du Québec et du Labrador ou encore celle de 485 106 personnes vivant sur l'île de Terre-Neuve.

D'ailleurs, la mise en place d'un lien routier continu entre l'île et le continent jumelé au développement économique issu de l'exploitation des ressources naturelles, arriverait possiblement à renverser la tendance à la baisse de la population observée dans cette province. La réalisation de ce projet aviverait la croissance économique et retiendrait probablement la population en place, les perspectives économiques devenant des plus en plus intéressantes pour tous.

Pour ce faire, la formation rapide d'un comité réunissant les Gouvernements fédéral, du Québec et de Terre-Neuve et Labrador visant la préparation des interventions en vue du parachèvement de la route Trans-Québec Labrador, est vivement souhaité. Son mandat sera de reprendre les études disponibles, de choisir les tracés et les types d'interventions, d'en établir les coûts et le financement, d'élaborer des échéanciers et de coordonner les travaux des différents ministères. La première partie des travaux concernerait la reconstruction et le parachèvement de la route Trans-Québec Labrador, au Québec et au Labrador, et la seconde étape pourrait être constituée des travaux sur la mise en place du lien final en vue de compléter le réseau routier national pancanadien (Trans-Canada highway system).

Nous demandons donc aux Premiers ministres du Canada, du Québec et de Terre-Neuve et Labrador ainsi qu'aux ministres responsables des Transports des mêmes gouvernements de procéder rapidement à la formation de ce comité et d'établir un échéancier le plus court possible pour la réalisation de ce mandat.

De plus, comme la population et les institutions qui la représentent souhaitent être associées aux travaux, nous demandons la création d'un comité de suivi qui réunira les principaux intervenants gouvernementaux au dossier avec les leaders de la coalition.