

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ AU
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

Dans le cadre du
*Projet d'expansion du réseau de transport en Minganie –
Raccordement du complexe de la Romaine*

Par :
Développement Économique Sept-Îles



27 Mai 2010

Table des matières

Table des matières	2
Introduction	3
Présentation de Développement Économique Sept-Îles	4
Le projet complexe hydroélectrique La Romaine	5
Le projet et ses impacts.....	6
Position de Développement Économique Sept-Îles	8
Recommandations.....	11
Conclusion	12

Introduction

Développement Économique Sept-Îles **appuie publiquement** la réalisation du projet d'expansion du réseau de transport en Minganie et le raccordement du complexe de la Romaine.

Les projets réalisés au cours des 15 dernières années dans la région par Hydro-Québec nous ont permis de constater le sérieux du promoteur afin de réaliser des projets répondants au concept de développement durable et de s'assurer que les impacts dans le milieu récepteur soient le plus atténués possible.

Présentation de Développement Économique Sept-Îles

Développement Économique Sept-Îles (DESI), nouvelle dénomination sociale de la Corporation de promotion industrielle et commerciale de Sept-Îles (COPIC), offre, depuis sa fondation en 1974, le soutien nécessaire à la mise en place et à la réalisation de projets d'affaires de toute envergure. De concert avec son milieu et appuyée par un personnel dévoué, l'organisation s'avère un véritable tremplin pour le capital nord-côtier.

La mission de Développement Économique Sept-Îles consiste à promouvoir les attraits et les avantages de la municipalité auprès des investisseurs afin d'en favoriser le Développement Économique et d'améliorer la qualité de vie de la population de Sept-Îles.

La philosophie de l'organisation est guidée par la création d'emplois, l'innovation et la diversification de l'économie.

Le partenariat est le moteur des actions des dirigeants de Développement Économique Sept-Îles, tant pour les grands projets que pour ceux émanant des petites et moyennes entreprises. L'organisme devient ainsi une bougie d'allumage pour des investissements diversifiés. Le projet de complexe hydro-électrique SM-III, et celui de l'Aluminerie Alouette, Phase I et Phase II, sont d'excellents exemples, illustrant les résultats tangibles des efforts concertés de tous les intervenants du milieu et des promoteurs, pour en favoriser l'acceptabilité sociale dans la communauté.

Le projet complexe hydroélectrique La Romaine

Depuis le début du projet, DESI a toujours démontré son appui à ce projet d'envergure qui assurera un développement économique viable et durable à l'ensemble de la Côte-Nord et pour le Québec. La collaboration qu'Hydro-Québec a démontrée avec les instances régionales durant l'ensemble du processus est un exemple réussi de collaboration avec le milieu.

La Côte-Nord représente une région très particulière sur le plan provincial. En effet, elle est vaste, peu peuplée, très riche en ressources naturelles et ne possède qu'une seule route reliant Tadoussac et Natashquan. Notre organisme a bien conscience que la route 138 représente un facteur primordial de développement économique. Pour plusieurs raisons, cette route est fragile et chaque nouvelle pression la fragilise encore plus. L'avènement du projet La Romaine amène son lot de pressions sur cette route et assure des problématiques bien réelles sur notre développement économique.

Le projet et ses impacts

Suite à l'audience publique sur le projet d'expansion du réseau de transport en Minganie tenue à Sept-Îles le 3 et 4 mai 2010, nous avons pu constater de la part du promoteur que ce projet se déploiera le long du littoral ainsi que plus au nord, secteur où actuellement, il n'y a pas de route.

La réalisation de ce projet va permettre l'accès à de nouveaux territoires inaccessibles par la route à la population du Québec comme l'ont fait des projets réalisés sur le territoire de la Baie-James.

Cependant, l'augmentation du trafic routier, particulièrement au niveau du trafic lourd, nous amène à analyser une maximisation de l'utilisation du transport maritime et ce, même si ce mode de transport ne semble pas le plus économique du point de vue financier. Le promoteur nous a également fait part de plusieurs autres arguments qui militent pour le transport routier :

- L'émission de GES épargnée n'est pas si significative ;
- L'augmentation de la circulation sur la route 138 ne sera pas critique ;
- La route entre Sept-Îles et Havre-St-Pierre est de bonne qualité et sera capable de supporter l'augmentation de la circulation ;
- La quantité de bois qui sera extraite ne justifie pas l'utilisation du transport maritime ;
- La distance à parcourir n'est pas assez grande pour utiliser la voie maritime.

Le promoteur nous fait également part que la voie maritime sera choisie lors du transport de pièces majeures (ex : transformateurs) qui seront débarquées sur une plage près de Havre-St-Pierre en raison des installations portuaires limitées de la ville. De plus, Hydro-Québec serait très ouvert à utiliser une desserte si cette option existerait.

Le Ministère des Transport a également démontré que la route 138 pourrait supporter le surplus de charges routières. Toutefois, le ministère a insisté sur les coûts inhérents à ce mode de transport pour la société, soit la dégradation plus rapide de la route (qui devra être pris en charge par l'état) et une augmentation substantielle des GES. Selon un document élaboré par Hydro-Québec comparant les options énergétiques, les camions produisent en moyenne 111 grammes de CO2 par tonne, par kilomètre. Le transport maritime produira quant à lui moins de 14 grammes. Pour établir un comparatif, une auto intermédiaire produira 190 grammes de CO2 par passager, par km.

Enfin, autant le promoteur que le ministère ne semblent faire de cas sur les difficultés rencontrées par les usagers de la route par l'augmentation du trafic routier. La raison évoquée est que la route n'atteindra pas un taux critique d'utilisation si on la compare à d'autres routes du Québec.

Position de Développement Économique Sept-Îles

De prime abord, la position de Développement Économique Sept-Îles est favorable au projet de raccordement de la Romaine. Toutefois, elle se questionne sur plusieurs des aspects amenés par le promoteur.

Ces travaux vont venir renforcer le réseau existant de notre région assurant ainsi une fiabilité et surtout une sécurité supplémentaire pour les clients industriels d'Hydro-Québec. De plus, le fait d'avoir des clients de type « Grands consommateurs » situés à proximité de la source d'approvisionnement énergétique va permettre de diminuer les pertes physiques sur les lignes qui sont occasionnées par la longueur du réseau. Ainsi, selon différentes sources, plus la distance parcourue par le courant est grande, plus la perte est importante. Donc selon nous, cela va permettre de générer plus de revenus pour Hydro-Québec. Cependant, nous ne possédons pas assez d'information pour évaluer ses revenus supplémentaires.

Nous avons mentionné lors du dépôt de notre mémoire concernant le projet La Romaine qu'il serait intéressant qu'Hydro-Québec utilise l'autoroute bleue dans le cadre de ce méga-projet. Nous constatons que, malgré quelques exceptions, cette option n'a pas été retenue jusqu'à maintenant. D'un point de vue économique, il est clair que ce n'est pas l'option la plus prisée dans le domaine de la construction, surtout si on considère dans son analyse de coût que l'aspect du déboisement. Le promoteur justifie que la quantité de bois extraite n'est pas suffisante pour utiliser la voie fluviale. Nous croyons qu'Hydro-Québec devrait prioriser le transport maritime en partageant les coûts avec ses sous-traitants afin d'avoir la masse critique de marchandises à transporter. La société d'état devrait ainsi voir l'option maritime dans une vision globale et durable de son projet plutôt que d'une façon sectorielle (par exemple : simplement pour le déboisement).

Autant Hydro-Québec que le ministère des Transports nous assurent que la route 138 est une route solide qui ne souffrira pas outre-mesure de l'apport supplémentaire de trafic sur le tronçon Sept-Îles—Havre-St-Pierre. Ils concèdent que la route se

dégradera plus rapidement, mais la dégradation sera à un niveau acceptable. Nous nous questionnons sur ce niveau d'acceptabilité. En effet, supposons que la durée de vie de la route soit diminuée de 1 ou 2 ans, cela peut avoir des impacts importants pour la population locale car, considérant la longueur de la route 138 ainsi que son achalandage, nous savons que cette route ne bénéficie pas des mêmes investissements de base visant à la maintenir à un niveau comparable à d'autres routes du Québec. Les investissements supplémentaires requis dans le futur seront autant de capitaux qui auraient pu servir au prolongement de la 138, qui est un cheval de bataille régional. De plus, le promoteur ne considère dans son étude que le tronçon Sept-Îles—Havre-St-Pierre. La portion Baie-Comeau—Sept-Îles est complètement oubliée lorsque l'on sait que tous les pylônes et autres équipements seront amenés par cette route et que cette portion est passablement plus détériorée. Utiliser la voie maritime permettrait de diminuer substantiellement le trafic sur la 138, réduisant ainsi les coûts de réfection pour la société québécoise.

Il est confirmé par Hydro-Québec et le ministère des Transports que le trafic sur la 138 n'atteindra pas un niveau critique par utilisateurs malgré l'apport supplémentaire de véhicule. Cette portion de la 138 qui n'offre aucune voie de dépassement nous amènent à émettre un avertissement. La plupart des autres routes semblables (plus de 200 km) ont des voies de dépassement, n'ont pas une même intensité de trafic ou ont des routes alternatives. Sur la Côte-Nord, la population n'a qu'un seul choix si elle veut voyager par auto, soit la 138 avec toutes ses contraintes. Les frustrations dues à l'augmentation du trafic par les véhicules lourds, les travailleurs et la population locale causera inévitablement des tentatives risquées par les utilisateurs. L'instauration de quelques voies de dépassement pourrait diminuer ces insatisfactions et rendre la route plus sécuritaire.

D'un point de vue environnemental, tous considèrent que l'utilisation de l'autoroute bleue est la meilleure pour l'environnement. Actuellement, le développement durable et la notion d'environnement sont des valeurs fondamentales pour la société québécoise. La société d'état devrait prendre en considération ses deux notions dans ses analyses de coûts. Le développement durable et l'environnement ont une valeur économique qui doit entrer dans leurs calculs pour déterminer la rentabilité du mode de transport. Selon les informations fournies par le promoteur, ce ne sont pas

des notions qui sont prises en comptes (ou les valeurs de celles-ci ne sont pas très élevées).

Selon le document fourni par Hydro-Québec, *Complexe de la Romaine – Complément de l'étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et commentaires du MDDEP – Juin 2008*, plusieurs contraintes reliées au port d'Havre-St-Pierre limitent l'utilisation de ce moyen de transport. Notamment :

- Le fait que le port est en plein cœur de la ville (dérangement notable pour la population) ;
- Les installations physiques du port sont inadéquates (manque d'entreposage, équipement de levage et le transport) ;
- Les infrastructures routières de la ville ne sont pas adaptés au trafic lourd ;
- Possible conflit d'usage durant la saison estivale avec les pêcheurs.

Une alternative s'offre à Hydro-Québec quant à ces problématiques, soit de transiter par le port de Sept-Îles et par la suite par transport routier jusqu'à Havre-St-Pierre. La portion de la route 138 entre Baie-Comeau et Sept-Îles en serait donc épargnée. Le port de Sept-Îles offre également le service de traversier-rail entre Matane et Sept-Îles, qui permet à l'est de la Côte-Nord d'être relié au réseau ferroviaire de l'ensemble du Canada.

Il faut comprendre qu'Hydro-Québec est une société d'état qui a un rôle de modèle à remplir. Même si ce n'est pas l'option la plus économique en soi, ses avantages au niveau de l'environnement, au niveau de la société et au niveau humain font en sorte que cette option devrait être priorisée.

Dans un autre ordre d'idées, nous espérons que l'attribution des contrats aux entreprises régionales pour le projet de raccordement se fera dans le respect de l'éthique et qu'Hydro-Québec soit bien consciente de l'apport indispensable qu'elle apporte au sein de l'économie nord-côtière.

Recommandations

Développement Économique Sept-Îles suggèrent ces quatre recommandations afin de s'assurer que le projet soit économiquement viable, respectueux de l'environnement ainsi que de sa population et offre des perspectives intéressantes pour la Côte-Nord :

1. **Qu'Hydro-Québec maximise l'utilisation de l'autoroute bleue pour tous les avantages que la région et le Québec pourront bénéficier**, notamment la diminution de la pollution, la diminution des accidents inhérents à la hausse du trafic et l'augmentation de la durée de vie de la route 138 ;
2. **Qu'Hydro-Québec prenne en considération l'énorme potentiel qu'offre le Port de Sept-Îles ainsi que son système de traversier-rail** qui permet de relier l'est de la Côte-Nord avec le sud du Québec ;
3. **Qu'Hydro-Québec collabore avec le ministère des Transports du Québec afin de débloquer les investissements nécessaires pour améliorer la fluidité de la route 138, particulièrement sur le tronçon Sept-Îles – Havre-St-Pierre**, par exemple, par l'ajout de voies de dépassement. En effet, bien que nous souhaitons une augmentation de l'utilisation de la voie maritime, nous sommes conscients qu'il y a un pourcentage de trafic qui ne pourra transiter par bateau (par exemple : les travailleurs) ;
4. **Qu'Hydro-Québec porte une attention particulière aux contrats régionales accordées afin de s'assurer que la région maximise les retombées financières liées à ce méga-projet sur son territoire**. De plus, s'il arrive une autre irrégularité, nous espérons que seulement les fautifs seront punis et non l'ensemble des entreprises régionales qui ont respecté le code d'éthique d'une gestion responsable.

Conclusion

Développement Économique Sept-Îles réitère son appui au projet de raccordement du complexe de La Romaine et demandons que les travaux soient autorisés le plus rapidement possible. Nous sommes conscients de l'importance économique de ce méga-projet pour le Québec et plus particulièrement pour la Côte-Nord. La Côte-Nord étant une région jeune, riche en ressources et peu occupée, ce projet lui permettra de franchir une autre étape de son développement. Toutefois, notre position est influencée par le développement économique nord-côtier. Nous savons que la 138 fait partie de notre développement économique et que le projet de La Romaine va amener son lot de pressions sur cette route. Il est primordial pour nous que le promoteur fasse les choix qui s'imposent pour s'assurer les meilleures retombées économiques pour notre économie et celle du Québec.

Avec certitude, nous pensons que la voie maritime devrait être plus utilisée dans le cadre de ce projet. Elle est écologiquement le meilleur moyen de transport et il est faisable de la rendre économiquement plus rentable en réunissant assez de volume pour avoir les économies d'échelle. Si la voie maritime est définitivement écartée par Hydro-Québec, nous espérons que les efforts adéquats seront mis pour que la 138 ne devienne pas un frein à notre développement économique.