

Importance du réseau routier forestier et du réseau stratégique de chemins multiusages

Présenté par Dany St-Pierre

Dans le cadre du forum « Un regard vers le Nord »

Plan de la présentation

- Historique du développement de notre réseau routier forestier industriel
- Le réseau routier forestier industriel actuel et le maintien des grandes artères
- De réseau routier forestier industriel à réseau routier stratégique 4.0

Historique du développement de notre réseau routier forestier industriel



Voir diaporama

Historique du développement de notre réseau routier forestier

- Réseau routier forestier
- Utilisation des camions direction les grandes rivières
- Le transport du bois sur l'eau (drave)
- Les débuts de l'aventure transport du bois hors normes (usine sciage forêt)
- Transport avec camion normé (usine sciage urbaine)
- Transport avec camion hors norme
- Regard sur le multiusages

Le réseau
Les grandes artères
stratégiques

- **Retour sur les travaux du
Sommet économique
régional de juin 2015**

**Le réseau routier
forestier industriel
actuel et le maintien
des grandes artères
stratégiques**

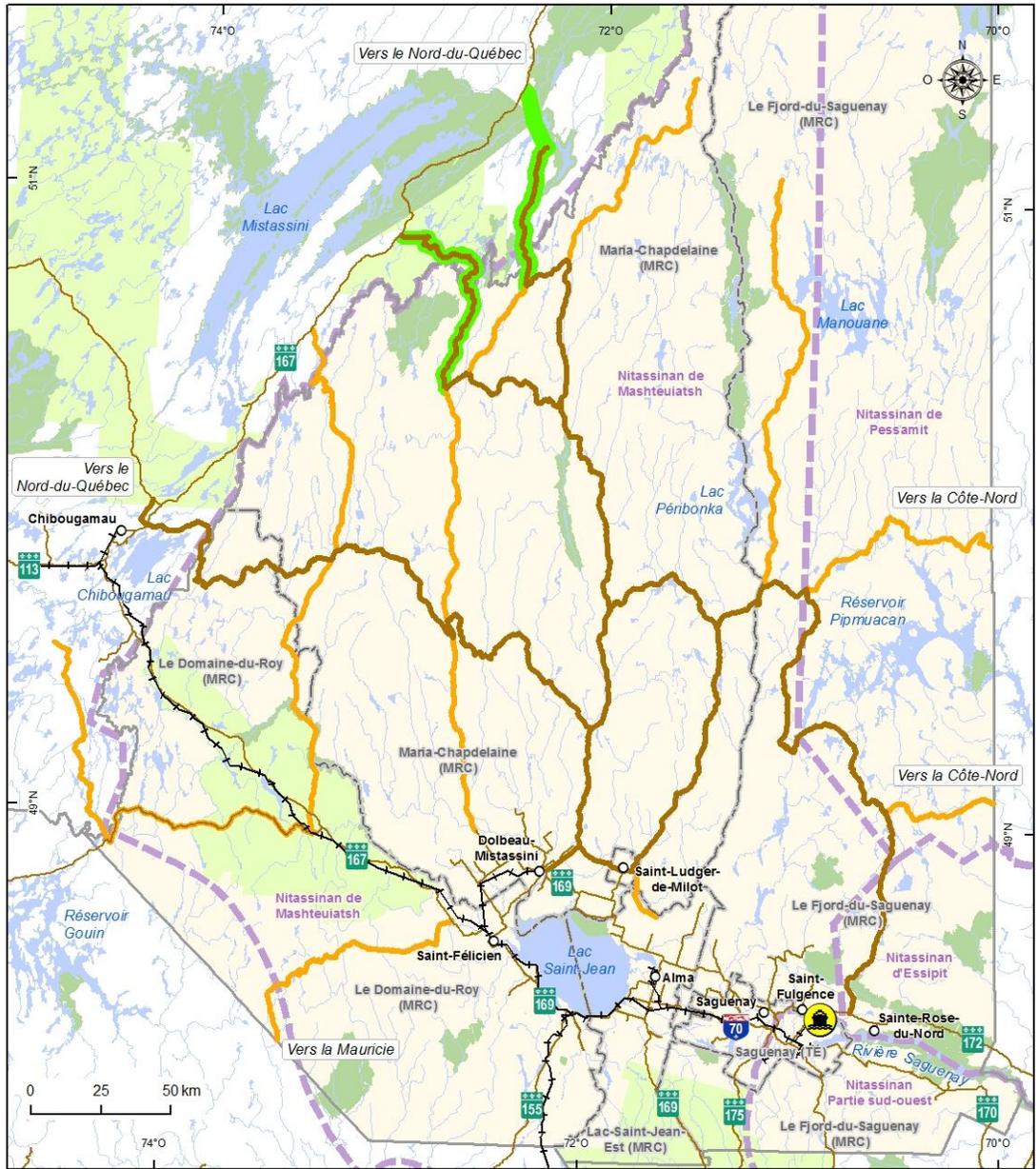
- **Le groupe de travail Transports a identifié un réseau stratégique de chemin multi usage (5 000 km de chemins forestiers permettant le transport hors-norme) situé à 95 % au nord du 49^e parallèle**
- **Les travaux du groupe ont mis en évidence l'importance de se doter d'une approche intégrée et d'une vision globale des transports**

Le réseau routier
forestier industriel
actuel et le maintien
des grandes artères

Réseau stratégique de chemins multiusages
et plan régional intermodal



Le réseau routier forestier industriel actuel et le maintien des grandes artères



**Le réseau routier
forestier industriel et
nordique actuel et
les grandes artères**

- **Trois régions situées, en tout ou en partie, sur le territoire du Plan Nord**
 - Saguenay-Lac-Saint-Jean
 - Côte-Nord
 - Nord-du-Québec (Jamésie – Eeyou Istchee Baie-James)
- **Leurs infrastructures, existantes :**
 - Offrent des solutions de transport concurrentielles aux promoteurs actuels et éventuels
 - Permettant l'accès au territoire (tourisme, exploration et exploitation minière)
 - Permettent d'alimenter des mines, des travailleurs, des communautés isolées, etc

Le réseau routier de
transport forestier,
industriel et nordique
de demain
STRATÉGIE

- **Consolider les infrastructures existantes**
 - Réseaux routiers
 - Réseau de chemins multi usage permettant le transport hors-norme
 - Liens ferroviaires
 - Installations portuaires
 - Aéroports
- **Développer des liens intermodaux**
 - Entre le nord et le sud de la province
 - Entre l'est et l'ouest de la province



**Le réseau routier de
transport forestier,
industriel et
nordique de demain
STRATÉGIE**

- Afin d'améliorer les chances de réussite des projets, il faut développer une approche intégrée qui passe par le développement de corridor de filières, de zones intermodales et de zones de transbordement secondaires (spokes)
- Une telle approche permet de
 - Rentabiliser les équipements et les infrastructures
 - Développer l'expertise
 - Développer une main-d'œuvre qualifiée et spécifique, autochtone et allochtone

Le réseau routier de
transport forestier,
industriel et
nordique de demain
STRATÉGIE

- Trois grands corridors de transport se dessine avec des filières spécialisées et des zones intermodales adaptées pour chacun
- Corridor « Ouest »
 - Matagami – Radisson – route de la Baie-James et route Transtaïga
 - Matagami possède un centre de transbordement et de services en opération (zone intermodale) au nord du 49e parallèle
 - Chemin de fer du Canadien National
 - Aéroports



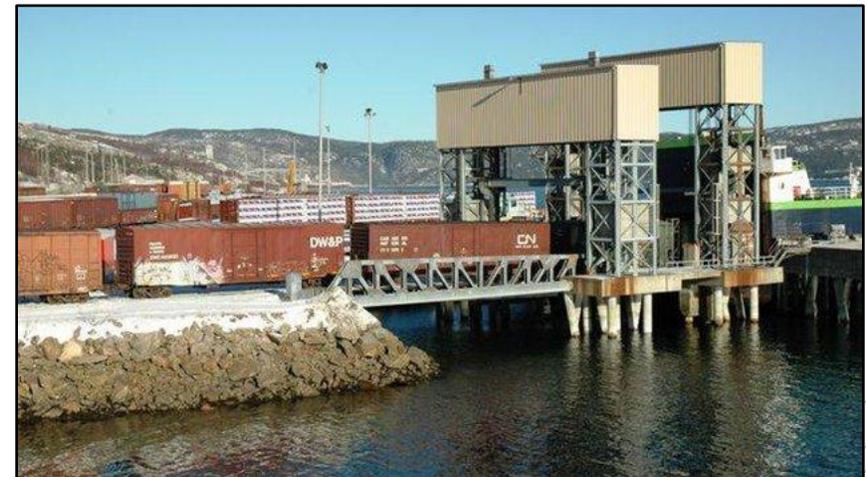
Le réseau routier de
transport forestier,
industriel et
nordique de demain
STRATÉGIE

- Corridor « Centre »
 - Saguenay–Lac-Saint-Jean – Chibougamau – route du Nord et route 167 vers les monts Otish
 - Chibougamau porte un projet de centre de transbordement
 - Chemin de fer du Canadien National et Chemin de fer Roberval-Saguenay (Rio Tinto)
 - Installation portuaire en eau profonde à Saguenay (Grande-Anse)
 - Aéroports



Le réseau routier de
transport forestier,
industriel et
nordique de demain
STRATÉGIE

- **Corridor « Est »**
 - Baie-Comeau – Port-Cartier – Sept-Îles – Fermont – Schefferville
 - Réseau ferroviaire d'Arcelor Mital (AMMC) et d'Iron Ore Company (QNSL)
 - Installations portuaires en eau profonde à Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Îles
 - Aéroports



Le réseau de transport nordique



**Le réseau routier de
transport forestier,
industriel et
nordique de demain
STRATÉGIE**

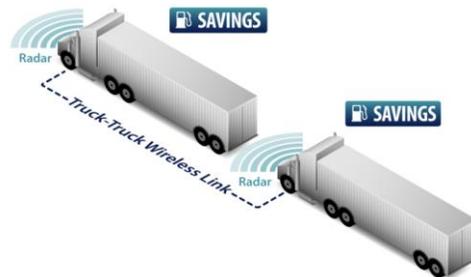
- Certaines routes se présentent naturellement comme des corridors est-ouest
 - Route Transtaïga
 - Route du Nord
 - Chemins multi usages reliant le Nord-du-Québec, le Saguenay–Lac-Saint-Jean et la Côte-Nord
- Permettent de relier entre eux les corridors nord-sud
- Offrent un éventail de solutions aux promoteurs
- Permettent de travailler en complémentarité et d'établir un partenariat entre les régions

Le réseau de
transport
nordique de
demain

- **De réseau routier forestier industriel à réseau routier stratégique 4.0**

Le réseau de transport nordique de demain

- Une véritable révolution dans le domaine des transports est à nos portes (transports intelligents, électrification des transports, etc.) et le Québec peut y faire figure de leader mondial
- La mise en œuvre d'un circuit test en transport nordique hors-normes et une étude sur le potentiel logistique de la route de la Baie-James permettrait de
 - Mettre à contribution nos centres de recherches, nos centres de formation, nos universités et nos grandes entreprises spécialisées en transport et tout autre type d'intervenants intéressés par le développement et la recherche en transport de marchandise 4.0
 - Optimiser la circulation des marchandises sur nos infrastructures en réduisant les coûts et l'empreinte écologique
 - Développer une expertise unique et exportable
 - Solutionner des problèmes de main-d'œuvre en favorisant l'adaptation des technologies d'automatisations des transports



Le réseau de transport nordique de demain

- La route de la Baie-James s'y prête bien :
 - Desservie par un réseau de tours de communications et de fibre optique
 - Véritable colonne vertébrale d'un réseau routier qui permet de rejoindre les communautés autochtones, la route du Nord, la route Transtaïga et le sud de la province via la route 109
 - La route de la Baie-James n'est pas assujettie aux limites de charges et de dimensions



Le réseau de transport nordique de demain

- **Transport 4.0**
 - **Voir l'approvisionnement et les expéditions sous un autre angle:**
 - Éviter le dédoublement d'infrastructures
 - Éviter la multiplication d'infrastructures
 - **Faire face aux défis de main d'œuvre**
 - Pénurie de camionneurs
 - Création d'emplois à plus forte valeur ajoutée
 - OFFRIR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE
 - **Créer un environnement propice aux affaires**
 - Réduction des coûts
 - Chaîne logistique robuste
 - Optimisation de la capacité et réduction du transport à vide par l'intermodalité
 - Création de pôles d'expertise

- Remerciements
- Conclusion

**Merci et
conclusion**

Merci de votre attention..!

