

Séance de l'après-midi du 4 mai 2010

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. PIERRE FORTIN, président
Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE SUR LE PROJET D'EXPANSION
DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN MINGANIE
RACCORDEMENT DU COMPLEXE
HYDROÉLECTRIQUE DE LA ROMAINE
PAR HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 4 mai 2010 à 13 h 30
Carrefour La Baie
391, rue Brochu
Sept-Îles

Également en vidéoconférence
Salle communautaire de Havre-Saint-Pierre
1028, rue des Fondateurs
Havre-Saint-Pierre

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 4 MAI 2010
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DU PRÉSIDENT..... 1
PÉRIODE DE QUESTIONS
MARC BELLAVANCE (par courriel) 4
M. RUSSEL TREMBLAY (Sept-Îles)..... 12
QUESTIONS DE LA COMMISSION.....21
REPRISE DE LA SÉANCE41

**SÉANCE DU 4 MAI 2010
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DU PRÉSIDENT**

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mesdames et messieurs bonjour. Bienvenue à cette deuxième séance de l'audience publique sur le projet d'expansion du réseau de transport en Minganie, raccordement du complexe de la Romaine.

10

Avant de laisser la parole aux participants, je désire vérifier si le promoteur a déposé de nouveaux documents depuis la dernière séance.

Monsieur Arnaud!

15

PAR M. PATRICK ARNAUD:

Oui monsieur le Président. Je vais déposer quatre (4) documents.

20

La présentation sur la circulation routière qu'on a faite hier.

Un document que nous avons fait sur les dégagements des conducteurs sous les lignes, tel que vous nous l'aviez demandé, pour avoir la hauteur de dégagement qui, finalement, est de douze mètres (12 m) jusqu'aux premiers arbustes.

25

Et finalement, un document sur les entretiens qui ont été faits dans la réserve de Matamec, et ces entretiens depuis 85 n'ont constitué que des entretiens mécaniques.

Alors je dépose ces quatre (4) documents.

30

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous aviez une ou plusieurs présentations?

35

PAR M. PATRICK ARNAUD:

Il y avait juste une présentation formelle qu'on devait déposer; tout le reste, c'était des cartes qu'on avait projetées et qui sont toutes dans l'étude d'impact.

40

PAR LE PRÉSIDENT:

Excellent.

45 Du côté des personnes-ressources, avez-vous des documents qui ont été déposés ou souhaitez-vous en déposer?

Du côté du ministère de l'Environnement!

50 **PAR M. DENIS TALBOT:**

Pas de document à déposer, monsieur le Président.

Mais Dominic Boisjoly de la Direction du patrimoine écologique aurait quelques précisions à apporter à la Commission, suite à ce qu'on discutait hier.

55

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous voulez dire par rapport aux réserves écologiques?

60 **PAR M. DENIS TALBOT:**

Oui, exact.

PAR LE PRÉSIDENT:

65

On vous écoute, monsieur Boisjoly.

PAR M. DOMINIC BOISJOLY:

70 Monsieur le Président, madame la Commissaire, j'aurais quelques précisions concernant les mesures de compensation dans les aires protégées.

75 En fait, ça confirme un peu ce dont je vous avais parlé hier. Le MDDEP est habituellement favorable à une compensation sous forme d'agrandissement écologiquement comparable.

80 Mais dans le cas spécifique de la Réserve écologique de Matamec, on croit pas que ça s'applique, étant donné que justement, c'est pas écologiquement comparable, les milieux qu'on retrouve dans le sud de la réserve écologique, étant donné la présence, d'une part, de type minier, de terres privées, de forêts plus jeunes que ce qu'on retrouve dans la réserve écologique. Donc au niveau écologique, c'est pas comparable.

85 Maintenant, aussi, c'est bien le seul cas de réserve écologique où il y a eu des travaux projetés qui permettraient de faire des exclusions à la limite de la réserve écologique, et il y a pas d'autres cas de compensation dans les réserves écologiques jusqu'à présent.

Donc ça confirme ce que je vous parlais hier, voilà.

PAR LE PRÉSIDENT:

90

Par contre, j'aimerais avoir votre point de vue, du côté du Massif-des-Lacs-Belmont, est-ce que là, le fait que le tracé sépare en deux (2) la réserve a un plus grand impact que celle de la Matamec?

95

PAR M. DOMINIC BOISJOLY:

Possiblement à cause du caribou forestier, l'impact de fragmentation serait plus important, oui. C'est pour ça que je spécifiais que la compensation sous forme d'agrandissement de superficie compensée s'appliquerait peut-être dans le cas du Massif-des-Lacs-Belmont-et-Magpie, comparativement à la Réserve écologique de Matamec.

100

PAR LE PRÉSIDENT:

Et hier, vous parliez d'une espèce d'indemnité qui serait en train de – ce serait de quel ordre de grandeur?

105

PAR M. DOMINIC BOISJOLY:

On devrait discuter avec le partenaire Hydro-Québec pour s'entendre là-dessus.

110

Dans le cas précis de la réserve écologique, il y avait un fonds de gestion que le ministère octroyait de dix mille dollars (10 000 \$) par année auparavant; suite aux différentes compressions, on n'a plus ce montant-là. Donc juste en ce qui concerne la réserve écologique, ça pourrait être un ordre de grandeur.

115

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup pour ces précisions.

120

Du côté du ministère des Transports, est-ce que vous avez des documents à déposer
Non.

Du côté du MRNF?

125

PAR M. DONALD GINGRAS:

Je passerais la parole à monsieur Tremblay, si vous voulez bien.

PAR M. ALAIN TREMBLAY:

130

Pour le secteur Énergie, je vais vous déposer le décret concernant l'autorisation à Hydro-Québec de construire le complexe hydroélectrique de la Romaine, les routes d'accès ainsi que les infrastructures et équipements connexes. Je vais le donner à la pause.

135

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup.

140

Le registre est ouvert, et vous pouvez dès maintenant vous y inscrire, autant à Sept-Îles qu'à Havre-Saint-Pierre, pour venir poser des questions.

145

Si vous avez l'intention de présenter un mémoire, veuillez en faire part à madame Anne-Lyne Boutin, coordonnatrice de la Commission d'enquête qui est à la table située à l'arrière de la salle de Sept-Îles, ainsi qu'à Monique Gélinas qui est à Havre-Saint-Pierre.

Avant d'appeler le premier intervenant, je tiens à rappeler les règles de procédure en audience publique!

150

Je demande aux participants d'éviter les préambules dans leurs questions. Deux (2) questions par intervention sont permises et ce, sans sous-question.

Par ailleurs, vous pouvez vous réinscrire au registre pour d'autres questions relatives au projet. Toutes les questions et réponses me sont adressées directement.

155

Enfin, je vous rappelle qu'aucune manifestation, remarques désobligeantes, propos diffamatoires ou attitudes méprisantes ne seront tolérés dans la salle et ce, afin d'assurer un débat serein et respectueux.

160

Présentement, on n'a pas de personne qui se sont inscrites au registre, c'est bien ça!

Du côté du Havre-Saint-Pierre également.

165

PÉRIODE DE QUESTIONS
MARC BELLAVANCE (par courriel)

PAR LE PRÉSIDENT:

170

Donc durant la soirée ou ce matin, il y a une question que nous a fait parvenir monsieur Marc Bellavance par courriel. Je lirai pas tout le document, parce qu'il y a quatre (4) pages,

beaucoup de préambule n'est-ce pas, et je vais essayer de résumer un peu l'esprit de la question.

Lui s'interroge sur l'interruption irrémédiable du cycle de vie des écosystèmes forestiers.

175

Donc il se demande: change-t-elle la notion de producteur neutre de carbone et ce, dans un contexte où le promoteur ne planifie aucuns travaux compensatoires?

180

Donc si j'essaie de résumer un peu sa préoccupation! Il y a de la forêt qui va être coupée, il y a de la forêt qui va être récupérée, il y en a d'autres qui ne le seront pas. Il y a de la forêt qui va être détruite complètement sous les lignes.

185

Donc par rapport aux gaz à effet de serre, est-ce que vous auriez une réponse par rapport à ça? Si on détruit la forêt, donc le cycle forestier est détruit, change-t-elle la notion de producteur de carbone neutre, comme Hydro-Québec semble l'avancer?

PAR M. PATRICK ARNAUD:

190

Alors monsieur le Président, je pense que c'est une question qui est très intéressante.

195

Nous, à Hydro-Québec, nous avons actuellement le sentiment d'être un producteur neutre de carbone, dans le sens que depuis plusieurs décennies, de nombreuses décennies, nous avons privilégié le développement de l'hydroélectricité, et nous pensons que dans cet état de la situation, nous compensons largement, par nos aménagements hydroélectriques, le déboisement que nous faisons pour nos lignes de transport ou pour nos réservoirs.

Donc ça, c'est la position d'Hydro-Québec.

200

Maintenant, nous sommes après mesurer de façon beaucoup plus spécifique et précise les dégagements de gaz à effet de serre de nos réservoirs. Nous avons entamé dernièrement une étude très exhaustive sur la production de gaz à effet de serre de tous nos achats dérivés, je pense par exemple à la production de l'acier, la production des transformateurs, la production de tout notre appareillage, et quand nous aurons ces résultats, nous pourrons faire le bilan.

205

Aujourd'hui, nous avons plus entamé une campagne très exhaustive de réduction des gaz à effet de serre au niveau du parc automobile d'Hydro-Québec, et on parle de plusieurs millions de tonnes économisés régulièrement.

210

Et nous sommes, comme vous le savez, nous entendons prendre le leadership d'une certaine façon de l'alimentation de la voiture électrique.

Donc voilà à peu près la position d'Hydro-Québec. Et compte tenu de nos aménagements hydroélectriques et de notre filière de base et de l'intégration de la filière éolienne

215 dans notre réseau, nous considérons que nous sommes un bon joueur au niveau des émissions de carbone.

Et nous ne pensons pas que nous avons à compenser pour le bois ou de faire du reboisement.

220 Dans le cas du projet qui nous intéresse, il faut bien admettre que les quantités de bois sont quand même relativement modestes comparé à ce qu'on a pu déboiser ou ce que les forestières ont pu déboiser.

PAR LE PRÉSIDENT:

225 Et vous voyez que les gens sont particulièrement préoccupés par rapport à la récupération du bois.

230 Est-ce que vous avez tout envisagé les avenues pour être capable de le récupérer? Parce qu'il y a une quantité quand même assez importante dans le corridor nord qui va rester sur place.

PAR M. PATRICK ARNAUD:

235 Je pense qu'effectivement, la question est très pertinente. Nous avons des forestiers à Hydro-Québec qui analysent, qui travaillent de concert avec le ministère, parce que c'est le ministère qui décide quand même en bout de compte de la récupération, de ce qui s'en va et où ça s'en va, donc nous sommes en discussions constantes.

240 Et au niveau de la récupération, il faut bien comprendre que dans le chantier nord, dans le raccordement nord, c'est une zone qui est particulièrement éloignée, particulièrement difficile d'accès.

245 Je sais pas si vous connaissez la région, mais on pourrait vous faire voir ce que ça a l'air. Est-ce qu'on pourrait projeter une photo de la zone nord, des escarpements de la zone nord?

Vous permettez qu'on projette une photo, pour que vous ayez une idée?

PAR LE PRÉSIDENT:

250 Oui. Mais durant le temps que madame Rompré va la trouver, j'aurais une petite question avec le représentant du MRNF, et je vous reviens.

PAR M. PATRICK ARNAUD:

255 Très bien.

PAR LE PRÉSIDENT:

260 Du côté du MRNF, est-ce que les explications qui sont données par Hydro-Québec, ça vous satisfait, est-ce que vous êtes à l'aise avec ça, le fait qu'on laisse une quantité quand même appréciable de bois et qu'on le laisse sur place et qu'on le brûle?

PAR M. DONALD GINGRAS:

265 Bien, comme j'expliquais un peu hier, c'est que premièrement, il y a un plan de récupération qui doit nous être soumis par Hydro-Québec. Et actuellement, ce plan-là n'est pas encore soumis.

270 Donc lorsqu'on aura le plan, on fait une analyse, et c'est à ce moment-là qu'on est en mesure de juger si tous les efforts raisonnables ont été faits pour récupérer le maximum de matières ligneuses possible dans des coûts raisonnables, entre parenthèses.

275 Parce que si on prend la ligne nord, si on considère la ligne nord, on est quand même à une distance à peu près disons minimum cinq cents kilomètres (500 km) des usines réceptrices, alors vous imaginez les coûts de transport que ça peut représenter.

280 Donc actuellement, Hydro-Québec a fait une étude préliminaire, si on veut. Il y a des inventaires qui ont été faits, tout ça, des analyses cartographiques, mais il reste à faire une analyse plus fine au niveau des coûts de récolte et de transport, pour être en mesure d'avoir une image d'ensemble et de porter un jugement là-dessus, toujours dans la perspective chez nous, au ministère, de récolter le maximum de matières ligneuses possible qui seraient destinées à l'industrie forestière à ce moment-là, les scieries essentiellement.

285 Pour ce qui est de la captation de carbone, c'est sûr que les arbres captent du carbone, les troncs d'arbres sont constitués de carbone, alors les lignes, la végétation dans les lignes étant réprimée, eh bien, il y a pas de croissance des arbres, donc une certaine perte, je pourrais dire, au niveau de la captation de carbone.

290 Par contre, si on considère la superficie des lignes par rapport à l'ensemble du territoire, c'est quand même pas très important.

Je sais pas si mon confrère de l'Énergie aurait quelque chose à ajouter là-dessus?

PAR M. ALAIN TREMBLAY:

295 Peut-être, oui. Je dirais que par rapport le contexte plus nord-américain, lorsqu'on fait de la production, et on vend de l'électricité par nos centrales hydroélectriques essentiellement, c'est principalement des centrales hydroélectriques qu'on a, sur les marchés extérieurs, l'Ontario et aux États-Unis, il faut voir que finalement, on évite finalement de la production thermique.

300 C'est de la production thermique évitée qui émet beaucoup beaucoup, largement plus de gaz à effet de serre, ça fait que là, en ce sens-là, si on regarde au niveau plus large que le Québec, c'est un gain, c'est vraiment un gain au niveau des gaz à effet de serre qu'on fait, quand on fait des ventes.

305 Puis le projet de la Romaine, dans les premières années, ça va être des exportations pour, éventuellement, un jour avoir besoin de cette énergie-là dans notre demande. Ça fait que c'est des gains importants au niveau nord-américain sur les gaz à effet de serre.

310 Par exemple, si on prend un réservoir, une centrale hydroélectrique avec réservoir, on parle de tonnes équivalent CO₂ par térawattheure d'une valeur quinze (15). Si on y va avec une turbine à gaz de cycle combiné, qui est assez propre, relativement propre en thermique, on parle de quatre cent quarante-trois (443) relativement à quinze (15).

315 Puis au charbon, bien là, on est rendu à mille cinquante (1050). Ça fait que c'est vraiment des rapports très différents.

Ça fait qu'on a des gains importants. C'est ce que je rajouterais.

PAR LE PRÉSIDENT:

320 Merci beaucoup.

325 Du côté de monsieur Gingras, le MRNF, est-ce qu'il va accorder un dépassement de l'attribution de la scierie de la Rivière-Saint-Jean, parce qu'il va y avoir quand même – eux sont limités à cent quinze mille mètres (115 000 m³), comment vous procédez?

Est-ce que vous allez augmenter les CAAF? Est-ce que vous allez changer le volume?

330 Et en même temps, comment vous décidez d'attribuer ces quantités-là de bois à transformer?

PAR M. DONALD GINGRAS:

335 Bien disons qu'il y a déjà des sections de lignes qui traversent ce qu'on appelle des unités d'aménagement, c'est-à-dire des territoires dans lesquels il y a des contrats d'approvisionnement et d'aménagement forestier, des CAAF qu'on appelle en acronyme, qui sont alloués.

340 Par exemple, il y a une scierie à Rivière-Saint-Jean. Donc la ligne traverse une partie du territoire qui est alloué à la scierie de Rivière-Saint-Jean.

Ensuite, à partir d'une certaine distance, à ce moment-là, la ligne recoupe une autre unité d'aménagement forestier où il y a aussi d'autres contrats qui sont alloués à Produits forestiers Arbec et à une autre usine qui s'appelle Scierie Baie-Trinité aussi.

345 Donc normalement pour ces sections de lignes là, on priorise les détenteurs de contrat dans les territoires qui sont concernés.

Un autre critère qui est considéré, c'est la distance de transport. Évidemment, on essaie de minimiser les distances de transport du bois aux différentes usines.

350 C'est possible aussi, il y a des limites de contrats, qui sont aux contrats pour l'approvisionnement des usines, mais le ministre peut aussi, pour favoriser la récupération des bois, à ce moment-là dépasser les limites qui sont attribuées dans les contrats d'approvisionnement aux usines. Si jamais c'est requis.

355 Mais présentement, les destinations, les différentes destinations des bois sont pas encore finalisées, c'est pas encore décidé, mais ça pourrait arriver, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

360 Dans le fond, vous dites que c'est pas encore décidé, ça, ça prend combien de temps ou qu'est-ce qui vous manque pour décider?

365 Parce que finalement, on connaît les volumes, on connaît exactement – qu'est-ce qui vous manque comme données?

PAR M. DONALD GINGRAS:

370 On connaît le volume global, mais j'ai pas encore la répartition des volumes, on pourrait dire, dans les différentes sections de lignes et aussi les distances de transport que ça peut représenter aux différentes usines, donc les coûts de transport et tout ça.

375 Il faut vraiment avoir une vue d'ensemble pour pouvoir décider à quelle usine ça peut aller.

Et aussi, le contexte industriel est mouvant on peut dire, donc il s'agit de savoir aussi si l'usine a besoin du bois au moment où ce bois-là va être disponible, si elle est intéressée à recevoir le bois en question.

380 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Dans le fond, si on prend la scierie de la Rivière-Saint-Jean, si elle avait besoin d'un volume supérieur ou si elle pouvait le faire et elle voulait le faire, elle pourrait vous rencontrer pour que vous puissiez négocier un volume supérieur?

385

PAR M. DONALD GINGRAS:

Exactement. Puis à ce moment-là aussi, il y a des discussions qui se font aussi entre l'entreprise en question et Hydro-Québec sur évidemment le prix de vente pour Hydro-Québec de ces bois-là.

390

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup.

395

Maintenant, est-ce que vous avez trouvé votre photo, madame Rompré? Vous pouvez la commenter, s'il vous plaît.

PAR Mme CHRISTIANE ROMPRÉ:

400

Oui monsieur le Président. Bon, vous avez une photo typique du secteur nord de la zone d'étude près de Romaine-3, on voit que le relief est très très accidenté, avec des plaques de roc en surface qui causent un certain problème à la construction, l'érection des pylônes et à l'aménagement de chemins d'accès. Puis on voit que la végétation vient cerner dans les vallées ou autour des lacs, dans les milieux plus humides.

405

J'ai deux (2) autres photos à vous montrer, si vous êtes intéressé, du milieu plus au sud?

PAR LE PRÉSIDENT:

410

Certainement, et j'aimerais ça que vous les déposiez aussi.

PAR Mme CHRISTIANE ROMPRÉ:

415

Absolument. Ça, c'est plus typique du paysage qu'on rencontre dans le sud, parce que dans le sud, on a de plus grandes tourbières qu'au nord; au nord, les tourbières sont toutes petites, tourbière à mare ici, avec encore une fois la végétation qui est dans le creux des vallées avec le roc accidenté, dont on parle beaucoup dans l'étude d'impact, qui est une contrainte assez importante à la localisation de notre tracé.

420

Ça, c'est le milieu d'implantation de la ligne, voilà! On voit ici la ligne à cent soixante et un (161) kV en bordure de laquelle on a situé notre tracé à certains endroits, notamment à

425

l'intérieur de la Réserve de Matamec, avec toujours ce même type de paysage où on voit tous ces bourrelets de roc avec le lichen sur le dessus et la végétation qui est éparse autour dans les milieux plus humides.

PAR LE PRÉSIDENT:

430

OK, merci beaucoup. C'est sur cette dernière photo peut-être, madame Parent, vous avez une question supplémentaire?

PAR LA COMMISSAIRE:

435

Bien, advenant le cas où il y aurait possibilité de récupérer – si je comprends bien par ces photos-là, le problème, c'est l'accessibilité?

PAR M. PATRICK ARNAUD:

440

Tout à fait.

PAR LA COMMISSAIRE:

Merci.

445

PAR M. PATRICK ARNAUD:

Mais au sud, simplement une précision que m'apporte madame Rompré, c'est qu'au sud, ça va être plus facile de récupérer qu'au nord, parce qu'au sud, on aura des chemins d'accès qui sont bien déjà présents.

450

PAR LE PRÉSIDENT:

455

Est-ce qu'il va y avoir un inventaire plus exhaustif des petites tourbières, notamment les petites tourbières boisées que c'est pas évident de voir quand on est dans les airs et tout ça?

Est-ce qu'il va y avoir un inventaire plus exhaustif de ça?

PAR M. PATRICK ARNAUD:

460

Je vais passer la parole à madame Rompré.

PAR Mme CHRISTIANE ROMPRÉ:

465

Oui monsieur le Président, effectivement les tourbières boisées, c'est quelque chose qui est difficile à distinguer, puisqu'elles sont, par définition, boisées.

Donc effectivement, lorsqu'on fait le plan de déboisement et qu'on établit la stratégie de circulation pour la sortie des bois, c'est à ce moment-là que ces tourbières-là sont identifiées de façon plus précise, parce qu'en fait, il n'y a qu'en faisant du terrain qu'on peut constater qu'on est sur un substrat de faible capacité portante.

470

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous allez le faire dans le cadre de cette opération.

475

Du côté du ministère de l'Environnement, est-ce que ça vous satisfait, vous, du fait que pour l'instant, on ne tient pas compte des tourbières boisées?

PAR M. DENIS TALBOT:

480

En fait oui, on était conscient de cette problématique. D'ailleurs on avait posé une question là-dessus à la recevabilité.

La réponse d'Hydro est à l'effet de ce que madame Rompré vient de nous dire, puis effectivement, c'est jugé satisfaisant.

485

L'important pour nous, c'est que ça se fasse, puis c'est arrivé dans le cadre de d'autres projets où Hydro a procédé de la même façon, puis ça s'est avéré satisfaisant.

490

RUSSEL TREMBLAY (Sept-Îles)

PAR LE PRÉSIDENT:

495

Ici, on a un intervenant, monsieur Russel Tremblay, si vous voulez vous avancer à l'avant pour poser vos questions s'il vous plaît!

PAR M. RUSSEL TREMBLAY:

500

J'ai une seule question. Hier, on a parlé de transport, puis j'avais peut-être une question peut-être plus précise par rapport à la réponse donnée par le promoteur.

On nous a dit hier que le transport se fera surtout par la 138 à la place de l'autoroute bleue. Le promoteur, en raison d'études de coûts, a décidé d'y aller par réseau routier.

505

Ma question: Est-ce qu'ils ont pris compte de l'augmentation de la pollution, la dégradation de la 138 et la surutilisation de la 138 dans leurs analyses de coûts?

PAR LE PRÉSIDENT:

510

Monsieur Arnaud.

PAR M. PATRICK ARNAUD:

515

Alors actuellement, les études qu'on est en train d'élaborer, comme je le disais hier, c'est les études sur les équipements qui viendraient de la région de Montréal. Je parle de l'acier, je parle des conducteurs.

520

Actuellement, les coûts qu'on a tenu compte sont des coûts surtout de manutention. Je pense que je vous l'avais spécifié hier.

525

On a regardé le différentiel de coûts au niveau de la manutention, et il s'avère que si on devait transporter nos camions par exemple d'acier par des barges, par la voie maritime, ça doublerait le coût de transport, juste à cause de la manutention.

530

Je pense que dans les études qui sont en cours, parce que c'est des études qui sont encore en cours, et jumelées avec les études qu'on est en train de faire sur le transport, probablement qu'actuellement, on considère les coûts de pollution, d'émission de GES, camions versus une barge qui est aussi un moteur qui émet aussi des GES, maintenant, le différentiel de deux (2) fois actuellement nous porte à choisir le transport routier.

535

Pour ce qui est de la dégradation de la route 138, je voudrais juste préciser, monsieur le Président, que la route 138, traditionnellement, a été une route qui a été utilisée par les forestiers. C'est une route de foresterie, c'est une route pour le transport lourd. Et nous avons vérifié avec le MTQ que notre projet, que la route était apte à supporter le transport de notre projet.

540

Alors nous ne pensons pas que nous allons entraîner une dégradation vraiment importante de la route. La route est conçue pour ça, nous allons faire tout ce que nous pouvons pour étaler le trafic et pour que la route soit le moins dégradée possible après notre projet.

Voilà ce que je peux répondre à monsieur.

PAR LE PRÉSIDENT:

545

J'aurais quelques sous-questions par rapport à celle-ci.

Avant, je vais aller vous questionner un petit peu, du côté du ministère des Transports, mais ce sera pas tout de suite.

550 Vous avez parlé aussi hier que vous envisagiez le transport maritime concernant les transformateurs. Ces transformateurs-là, ce que j'ai cru comprendre, c'est qu'ils partaient de Lévis?

PAR M. PATRICK ARNAUD:

555

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

560

Ils montaient directement ici ou à Havre-Saint-Pierre?

PAR M. PATRICK ARNAUD:

565

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

Et étaient par la suite montés sur le transport ferroviaire?

570

PAR M. PATRICK ARNAUD:

575 Bien, je pense que non. Ils vont être probablement sortis des barges sur une des plages près de Havre-Saint-Pierre, parce qu'habituellement, la problématique de ces transformateurs, c'est qu'ils pourraient pas traverser le port de Havre-Saint-Pierre, ils sont trop larges, leur gabarit est trop important.

580 Donc on ferait ce qu'on a déjà fait dans d'autres projets, je pense que c'est au lac Robertson qu'on avait travaillé avec des barges, et donc on va débarquer les transformateurs sur une plage près de la route qu'on a construite pour aller à la Romaine, et ils vont monter vers les centrales de la Romaine par la route de la Romaine.

PAR LE PRÉSIDENT:

585 Puis j'imagine que vous avez discuté de ça avec le ministère des Transports?

PAR M. PATRICK ARNAUD:

Je pense qu'actuellement, on est en train, les discussions sont en train de s'amorcer.

590

Il faut bien comprendre, monsieur le Président, que le projet de la Romaine commence, ça fait depuis le mois de mai 2009 qu'il est commencé, donc il y a tout un tas d'appels d'offres qui

sont en cours, et au niveau de la gestion du projet, toutes ces questions vont être effectivement discutées et faites de concert avec le ministère des Transports.

595 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Moi, j'aimerais ça que vous m'expliquiez comment se fait-il que c'est bon pour les transformateurs, c'est sûr que c'est du transport de matériel hors normes, je comprends ça, mais comment on pourrait le rentabiliser davantage, le transport maritime, pour réduire le taux de circulation sur la 138? Parce que dans le fond, c'est quelque chose qui, a priori, et j'aimerais entendre votre explication là-dessus, qui, a priori, semble intéressant.

J'aimerais ça voir plus, vous avez dû étudier les parcours, les avantages et inconvénients, j'aimerais ça vous entendre là-dessus.

605

PAR M. PATRICK ARNAUD:

Alors monsieur le Président, les transformateurs, si par exemple les transformateurs sont faits à l'usine d'ABB près de Montréal, on les met sur une barge à Lévis, ça, c'est du standard, on les amène à Lévis, on les met sur une barge et là, la barge monte jusqu'à Havre-Saint-Pierre, voie maritime, bon.

610

Si on devait, ces transformateurs, les mettre sur la route, il faudrait les faire passer près de Montréal, il faudrait les faire remonter vers Québec, donc vous voyez, et on a déjà transporté par la route, vous savez qu'on a un fardier qui a, je ne sais pas combien de dizaines de roues, ça existe les fardiens pour transformateurs.

615

Pour ce qui est de votre deuxième question, comment on pourrait plus rentabiliser le transport maritime! Alors hier, je vous ai donné une explication qui était peut-être pas assez détaillée, puis je vais essayer de vous la détailler. Actuellement, les coûts de transbordement sont prohibitifs pour nous.

620

Et puis aussi, il faudrait que pratiquement, on fasse affaire avec des barges qui sont juste utilisées pour notre projet. C'est évident que si on avait une navette qui soit opérée par les armateurs du Québec et qui fasse du dispatching dans tous les ports du Saint-Laurent, on aurait un service qui serait probablement plus économique, à la marge, au niveau du transport maritime.

625

Là, il y a deux (2) facteurs qui vont se regrouper; il y a le transbordement plus le fait qu'il faut affréter pour notre projet des armateurs, des bateaux, alors que s'il y avait déjà une navette qui circulait, comme ça a déjà existé d'ailleurs sur le Saint-Laurent, ça a existé. C'est comme ça qu'on alimentait les nations autochtones isolées jadis.

630

635 Alors c'est pour ça qu'on a souscrit de façon très positive à la possibilité de l'étude qui a été mandatée par le ministère, et on espère bien d'ici 2020 qu'à un moment donné, cette navette existera et tout ce qu'on pourra envoyer par la navette, eh bien – d'ailleurs, ça s'appelle pas une navette, ça s'appelle une desserte, ça s'appelle la desserte!

640 Alors voilà ce que je peux vous donner comme explication, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

645 Merci beaucoup. Du côté du ministère des Transports, est-ce que vous partagez les mêmes opinions que le promoteur?

PAR M. MARC LARIN:

650 Oui monsieur le Président. C'est effectivement tout le débat autour du transport maritime par cabotage versus le transport routier. C'est toute la question de l'internalisation des coûts sociaux qui est la question au cœur de la rentabilité du maritime versus le transport routier.

655 On sait que le transport maritime a tendance à recouvrir tous ses frais, tous les frais sont refillés dans le fond au transporteur, alors qu'on sait qu'au niveau routier, il y a des coûts qui sont liés à la route, qui sont internalisés, c'est-à-dire qui sont assumés par le gouvernement et redistribués, vous le savez, sur l'ensemble des citoyens.

660 Donc c'est ces coûts-là que globalement qui ne sont pas supportés par le transporteur et qui font en sorte que ça devient plus compétitif au niveau routier versus un service maritime qui doit, lui, recouvrir l'ensemble de ses coûts pour être compétitif par rapport à un transport routier.

PAR LE PRÉSIDENT:

665 Mais ce que je comprends, c'est que la desserte, elle, serait assumée par le secteur privé, j'imagine?

PAR M. MARC LARIN:

670 Bien, présentement, sur cette base-là, oui, parce qu'il y a pas vraiment comme tel de service qui est offert au niveau gouvernemental effectivement pour une traverse maritime. Donc on suppose qu'un service, un "navettier" aurait à supporter l'ensemble de ses frais, effectivement, pour assumer la compétition versus la route présentement.

PAR LE PRÉSIDENT:

675 Puis lorsque vous parlez d'internaliser les coûts, je présume que vous voulez dire par rapport aux frais évités, notamment aux frais évités que pourrait coûter l'entretien de la 138?

PAR M. MARC LARIN:

680 Exactement. Exactement. Présentement, c'est sûr que le gouvernement assume la réfection et l'entretien de la route 138. Donc c'est pas nécessairement – bon, vous allez me dire via les permis, bon, via les taxes et tout ça, il y a une partie qui est refilée évidemment à la population ou à l'utilisateur, mais l'ensemble de la population assume les coûts effectivement de la dégradation de la chaussée.

685 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc je présume encore que, si j'ai bien compris votre explication, que vous êtes en train de faire des calculs dans ce sens-là, et vous vous êtes donné un horizon de combien de temps?

690 **PAR M. MARC LARIN:**

Pour cette question-là précisément, je vais laisser répondre mon collègue, monsieur Dignard qui est au secrétariat au Service maritime du ministère.

695 **PAR M. MICHEL DIGNARD:**

700 Oui monsieur le Président. Effectivement, il y a une collaboration qui est entreprise actuellement entre le ministère des Transports et Hydro-Québec. Cette collaboration-là a commencé en fait avec le premier projet, le projet de centrales, et c'est une collaboration entre Hydro-Québec et Transports Québec et Armateurs du Saint-Laurent qui représentent les opérateurs maritimes qui sont actifs sur le Saint-Laurent.

705 Il y a un horizon d'environ six (6) mois pour établir la faisabilité concrète de ce qu'on appelle actuellement une navette; mais quand on parle de navette, on pense à un service régulier, or ce sera pas nécessairement un service régulier.

710 Et la difficulté dans ça, comme on parle d'une opération privée, la rentabilité est une difficulté importante dans le contexte où, comme le disait mon collègue monsieur Larin, dans le contexte où les coûts sont internalisés à un degré supérieur quand on parle de transport maritime. Donc les opérateurs doivent assumer une plus grande partie de ces coûts-là.

715 Évidemment, quand on regarde les signaux de marché actuels, oui, le transport maritime a tendance à être plus cher, il y a des transbordements à faire; il y a par contre des façons de réduire ces coûts-là. Il faut accumuler des volumes importants, plus les volumes sont importants, plus les coûts diminuent évidemment.

L'autre façon, le gouvernement est aussi prêt, à travers certains programmes, à réduire le différentiel de coûts entre le camionnage et le transport maritime. Le ministère gère des programmes d'aide qui peuvent servir exactement à faire ça, notamment un programme d'aide en

720 transport visant la réduction des gaz à effet de serre où on va payer pour chaque tonne de gaz à effet de serre qui est retirée des émissions grâce à une nouvelle solution de transport.

Donc on peut contribuer à réduire le différentiel de coûts entre le camionnage et le transport maritime.

725

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que ces programmes-là sont réalisés présentement, est-ce qu'ils sont disponibles?

730

PAR M. MICHEL DIGNARD:

Ils sont actuellement disponibles, oui. Donc ça fera partie des discussions bien sûr qu'on aura avec nos partenaires.

735

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous pourriez les déposer à la Commission?

740

PAR M. MICHEL DIGNARD:

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

745

Merci beaucoup.

Maintenant, pour revenir à la question de monsieur Tremblay, notamment il parlait, lui, de la dégradation de la route.

750

On a eu une réponse du promoteur, à l'effet que finalement, la route est bien construite, était solide, était habituée de voir du transport lourd, est-ce que vous êtes d'accord avec ça, vous?

PAR M. MARC LARIN:

755

Je vous dirais, ce qui influence beaucoup la dégradation de la route, c'est la chaussée, la structure de chaussée qui est en dessous qui supporte évidemment l'ensemble de la structure de surface, et dépendamment des secteurs, ça peut varier d'un endroit à l'autre, effectivement.

760

Je vous dirais entre Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre, ça a été fait à une telle époque, ça commence à dater de trente-trente-cinq (30-35) ans, donc c'est des méthodes qui, à l'époque, pouvaient peut-être être différentes de ce qui est construit présentement.

765 À l'est de Havre-Saint-Pierre, les structures sont probablement de meilleure qualité, sont plus récentes, donc ont été faites avec des techniques améliorées avec le temps.

Donc c'est beaucoup ce qui détermine la qualité éventuellement et la dégradation de chaussée.

770 Là où oui, je peux donner raison au promoteur, dans le sens où les volumes qu'il nous a présentés, en lien avec notamment ce qui était présenté hier au niveau des achalandages du bois sortant, de tous les volumes au niveau forestier, c'est quand même marginal, les volumes supplémentaires qui peuvent éventuellement contribuer à aggraver si on peut dire la chaussée, la structure de chaussée.

775 Il y a déjà des volumes, un certain volume de transport qui est supporté présentement par la route 138, et ce qui est ajouté est quand même somme toute assez marginal en termes de volumes.

780 Oui, la route est capable de le supporter globalement. C'est sûr qu'à la longue, ça peut dégrader un peu plus rapidement, mais c'est quand même pas quelque chose qui est à des niveaux inquiétants pour nous.

PAR LE PRÉSIDENT:

785 Merci beaucoup. Madame Parent.

PAR LA COMMISSAIRE:

790 J'aimerais juste avoir une clarification auprès de monsieur Tremblay.

Monsieur Tremblay, est-ce que les réponses couvrent tous les aspects de la pollution auxquels vous pensiez?

PAR M. RUSSEL TREMBLAY:

795 Il y a peut-être la pollution en termes de trafic, là. C'est sûr que la 138, il y a pas tellement de voie de dépassement, donc d'avoir disons un volume assez important de camions, qui va faire en sorte que peut-être le niveau de dégradation au niveau de la qualité de vie, quand on veut voyager sur la Côte-Nord, est-ce qu'il va y avoir un impact majeur ou si c'est très mineur?

800 **PAR LA COMMISSAIRE:**

On peut peut-être aller du côté du ministère?

805 **PAR M. MARC LARIN:**

Si j'ai bien compris la question, c'est par rapport à la dégradation, vous dites, au niveau de la chaussée?

810 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous vous adressez au président s'il vous plaît.

815 **PAR M. RUSSEL TREMBLAY:**

Monsieur le Président, c'est au niveau de la dégradation de la qualité de vie des gens quand ils vont voyager. On parle en termes de population, parce que si des camions transportent du bois, bon bien, c'est pas facile à dépasser lorsqu'on est sur une route qui a pas de voie de dépassement.

820

PAR M. MARC LARIN:

OK, j'ai bien compris la question.

825

Effectivement, je veux dire, c'est sûr que l'apport additionnel de camions lourds rend effectivement un peu plus complexes toutes les manœuvres effectivement de dépassement. Mais le secteur a quand même pas des niveaux de circulation qui sont très élevés.

830

Il y a pas de voie effectivement, il y a pas énormément de voies de dépassement, mais il y a quand même des possibilités de dépassement. Il y a des grands secteurs en ligne droite où il y a des secteurs pointillés où on peut quand même dépasser, et avec les niveaux de circulation, même avec l'augmentation de l'accroissement de l'achalandage, pour nous, il y a pas de problème au niveau de la fluidité et des possibilités de dépassement.

835

C'est sûr que ça ajoute un certain volume, mais comme j'ai dit tantôt, même chose au niveau de la dégradation, c'est pas des volumes qui, pour nous, sont quand même des volumes importants.

840

La route 138 connaît des volumes aussi importants plus en s'en allant vers l'ouest, et on réussit quand même à avoir des niveaux de circulation qui sont quand même acceptables.

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous avez une autre question?

845

PAR M. RUSSEL TREMBLAY:

Non monsieur le Président.

850

QUESTIONS DE LA COMMISSION

PAR LE PRÉSIDENT:

855

Madame Parent, est-ce que vous avez des choses?

PAR LA COMMISSAIRE:

860

Je crois qu'on a pas mal fait le tour de cette question-là, j'aurais peut-être une question sur un autre sujet s'il y a pas d'autres questions de la salle!

PAR LE PRÉSIDENT:

865

Allez-y, il y a pas de problème.

PAR LA COMMISSAIRE:

870

La question s'adresse au promoteur. On a parlé un peu hier des chemins de franchissement des cours d'eau puis des chemins qui vont être des chemins d'accès qui vont être construits pour l'installation des lignes.

875

Est-ce qu'il y a un suivi qui va être fait pour s'assurer que ces chemins-là qui vont être abandonnés, comme vous nous l'avez dit, pour s'assurer qu'ils ne seront pas repris par des gens locaux pour un autre usage ou une autre utilisation éventuelle?

Est-ce que vous avez prévu après un certain nombre d'années de faire un suivi?

PAR Mme CHRISTIANE ROMPRÉ:

880

Oui madame Parent, on parle plus spécifiquement du tracé sud, j'imagine? Vous parlez plus de la ligne Romaine-2-Arnaud?

PAR LA COMMISSAIRE:

885

Tout à fait.

PAR Mme CHRISTIANE ROMPRÉ:

890 Bien, je peux vous expliquer brièvement la stratégie de circulation qui est entrevue
actuellement.

895 Ce qu'on entrevoit de faire pour se rendre à l'emprise de la ligne, c'est d'utiliser
essentiellement des chemins existants. Alors on a fait l'inventaire de l'ensemble des chemins qui
sont présents le long de la route 138, il y en a qui sont de petits sentiers, il y en a d'autres qui
sont des chemins forestiers de bonne qualité, alors ces chemins-là seront réaménagés si besoin
est. À ce moment-là, on réinstallerait des ponceaux ou des ponts qui puissent supporter la
circulation lourde.

900 Mais en ce qui nous concerne, il est pas question d'ouvrir de nouveaux chemins nord-
sud. Donc on améliorerait des chemins, on laisserait en place à ce moment-là les équipements
qu'on aurait installés, et pour circuler par la suite dans l'emprise en autant que possible.

905 Alors comme on expliquait hier, dans l'emprise ou dans des chemins de contournement,
on enlève par la suite tous les modes de traversée. Et non, on ne prévoyait pas de suivi dans la
mesure où on utiliserait essentiellement des chemins existants.

PAR M. PATRICK ARNAUD:

910 Maintenant, comme je l'avais dit hier, madame la Commissaire, je pense qu'il est bien
évident que nos lignes, on les surveille constamment, on est toujours omniprésent dans nos
lignes. Donc c'est bien évident que si à un moment donné, on se rendait compte que nos lignes
deviennent des autoroutes, on ferait quelque chose.

915 Mais en principe, je pense qu'avec les activités de surveillance, on n'a pas
spécifiquement de suivi, mais on a quand même un œil sur notre tracé, on a un œil sur les
activités qui se déroulent sur notre tracé.

PAR LA COMMISSAIRE:

920 En quoi comportent vos activités de surveillance?

PAR M. PATRICK ARNAUD:

925 Bien, les activités de surveillance sur une ligne de transport de ce calibre-là, madame, ça
consiste essentiellement à vérifier la ligne périodiquement.

930 Vous savez que dans une ligne de cette grandeur-là, ces grandes lignes là, il faut
constamment vérifier s'il n'y a pas des isolateurs qui ont été cassés, si toutes les composantes de
la ligne demeurent intègres.

Alors plusieurs fois par an, la ligne est surveillée, ça, c'est sûr. Et donc ça se fait, d'une part ça peut se faire par voie aérienne, par hélicoptère, mais ça peut se faire aussi, dans une zone où on pense qu'il pourrait y avoir un problème, bien, on va faire une pénétration sur l'emprise, pour aller voir physiquement.

935

PAR LA COMMISSAIRE:

Merci monsieur Arnaud.

940

PAR LE PRÉSIDENT:

On va passer à un autre sujet!

945

Moi, c'est concernant le programme de suivi des caribous. J'aimerais ça que vous m'expliquiez en quoi le programme de suivi est représentatif de la superficie qui va être prise par les lignes, par rapport aux barrages.

950

J'aimerais ça savoir si la prise en compte du raccordement va être dans le programme de suivi, va être suffisamment représentatif?

PAR M. PATRICK ARNAUD:

955

Alors monsieur le Président, je pense que votre question est très intéressante. Madame Rompré va vous faire une très courte présentation, parce que c'est en faisant sa présentation que vous allez saisir exactement pourquoi nous avons choisi exactement ces portions de lignes.

PAR LE PRÉSIDENT:

960

Merci.

PAR M. PATRICK ARNAUD:

Alors madame Rompré!

965

PAR Mme CHRISTIANE ROMPRÉ:

Vous me permettez de vous présenter quelques acétates? Je vous ferai pas toute la présentation, on va se concentrer sur le suivi, si vous voulez bien!

970

Effectivement, monsieur le Président, il y a un programme de suivi du caribou forestier qui a été entamé l'année passée dans le cadre du projet de centrales.

1975 Alors eux, dans le cadre de leur étude d'effets cumulatifs, ont identifié un effet potentiel cumulatif de l'ensemble des équipements qu'Hydro-Québec va construire sur le territoire qui est absolument vierge actuellement, le territoire de la Romaine. Donc l'objectif du suivi, c'est d'évaluer les effets de la construction et de l'exploitation des ouvrages projetés sur le comportement du caribou, sur son utilisation.

1980 Donc on entend par ouvrages projetés, les centrales évidemment, les réservoirs, la route d'accès qui est très importante dans le cadre de ce suivi, la ligne d'alimentation du chantier, parce qu'il faut pas oublier qu'on a une ligne de près de cent cinquante kilomètres (150 km) à trente-quatre (34) kV qui va suivre la route, pas toujours dans l'emprise de la route non plus, et une partie des lignes de transport avec les quatre (4) postes qu'on va implanter.

1985 La suivante! Donc les méthodes de suivi qui sont mises en place actuellement, on a des inventaires aériens qui sont démarrés depuis un an.

1990 Un suivi télémétrique du caribou, donc une quinzaine de caribous, on a augmenté ce nombre à dix-neuf (19) actuellement, j'y reviendrai, ont reçu un collier avec GPS. Et on fait des suivis par satellite pour connaître leurs déplacements, donc leurs déplacements à plusieurs moments de la journée, ce qui nous permet d'établir une cartographie de leur comportement à l'heure actuelle. On est en train d'établir l'état de référence. Il y a des survols relatifs à la mise bas, pour savoir où les caribous font leur mise bas.

1995 Un inventaire du lichen pour connaître la qualité du support du milieu en termes de nourriture hivernale.

1000 Et on a joint à ça l'atelier sur le savoir innu, donc on s'adjoit la collaboration des Innus de Mingan à l'heure actuelle et évidemment, le MRNF qui collabore avec nous sur le suivi.

Bon, maintenant la zone de suivi! Je suis contente d'avoir l'occasion de vous la présenter.

1005 La zone de suivi, elle couvre treize mille six cent quinze kilomètres carrés (13 615 km²). En ce qui concerne le complexe de la Romaine, on a les quatre (4) aménagements, cent cinquante kilomètres (150 km) de routes, cent cinquante kilomètres (150 km) de lignes à trente-quatre (34) kV et deux (2) campements.

1010 Maintenant, nous, dans le projet de raccordement, qu'est-ce que ça inclut! Ça inclut les quatre (4) postes, ça inclut cent quatre-vingt-quinze kilomètres (195 km) de lignes, donc c'est quarante pour cent (40 %) de la superficie ou de la longueur de nos lignes. Ça inclut un campement qui est ici, le campement de la Saint-Jean, mais vous allez voir qu'on a inclus un deuxième campement dans nos réponses aux questions dans l'acétate suivant.

1015 Donc je m'excuse! Vous avez ici les limites, évidemment c'est approximatif, parce que c'est basé sur la superficie de l'utilisation d'un caribou.

1020 On sait qu'un caribou, ça a un rayon de superficie X et leur aire vitale est de près de cinq cents kilomètres carrés (500 km²), et la zone d'étude, elle est basée sur ces études de superficie d'aire vitale du caribou.

1025 Vous voyez ici la section de ligne qui est couverte. Donc on parle de la ligne complète de Romaine-3-Romaine-4, et à partir de Romaine-4 jusqu'à à peu près la limite de la réserve de biodiversité.

1030 Au sud, toute la ligne Romaine-1-Romaine-2, puis une partie du tronçon de la Romaine-2-Arnaud.

1035 Au départ, on se rend compte que la partie sud est moins intéressante pour le caribou en termes d'habitats, mais cet hiver, curieusement, on a des bêtes qui ont commencé à descendre puis à se promener le long de l'emprise des futures lignes.

1040 La prochaine! Bon, la zone de suivi des impacts cumulatifs! Les inventaires aériens dont je vous parlais tout à l'heure, c'est de 2009 à 2025. Donc ça fait seize (16) ans de suivi prévus. Et la télémétrie, le suivi télémétrique, lui, va se compléter à la fin de 2018. C'est-à-dire que c'est deux (2) ans après la mise en service de notre dernière ligne, donc ça va nous donner l'occasion de voir, évidemment les lignes sont construites à partir de 2015, mais on va avoir trois (3) ou quatre (4) ans de suivi pour connaître exactement leur comportement face aux lignes.

1045 Maintenant, le long de la ligne Romaine-4-des Montagnais, vous savez qu'on implante deux (2) campements. Donc avant 2015, on a prévu deux (2) campagnes supplémentaires de survol pour localiser les sites de campement comme tels. Actuellement, on a deux (2) sites par campement qui sont identifiés pour des raisons techniques, mais on s'est engagé à faire un survol puis des inventaires de l'habitat pour déterminer le meilleur emplacement possible, pour déranger le moins possible le caribou finalement.

1050 Donc on a vingt kilomètres carrés (20 km²) de prévus autour de chacun des deux (2) sites, donc quatre (4) zones de survol de plus de vingt kilomètres carrés (20 km²) autour du site prévu des emplacements de campement; et ces emplacements-là de campement, il y en a un qui est à l'est de la réserve de biodiversité et l'autre est à l'ouest, plus près du poste des Montagnais.

1055 Maintenant, l'avancement du suivi, parce qu'on est sur le point de déposer d'ici quelques semaines, ça brûle, les rapports d'activité 2009.

1055 Donc je voulais tout simplement vous signaler...

PAR LE PRÉSIDENT:

1060 Est-ce que vous pourriez, si c'est dans quelques semaines, la Commission n'aura pas
terminé son enquête, est-ce que vous pourriez dès qu'il est disponible, nous le transmettre?

PAR Mme CHRISTIANE ROMPRÉ:

1065 Absolument.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

1070 **PAR Mme CHRISTIANE ROMPRÉ:**

1075 En fait, j'y viens! On a deux (2) rapports, comme vous voyez, au dernier boulet ici, le
rapport sur le lichen qui est intéressant, parce qu'on a fait l'évaluation de la quantité de lichen
présent sur le territoire, et on se rend compte, à la lumière des inventaires, qu'il y a quatre (4) fois
plus de lichen qu'on a de caribou. Donc le caribou pourrait augmenter quatre (4) fois plus sans
problème.

1080 Et le deuxième rapport, c'est le fameux inventaire hivernal dont je vous parlais, sur la
mise bas et le suivi des déplacements, etc.

1085 Alors qu'est-ce qu'on a ici! Donc l'inventaire aérien exhaustif, toute la zone a été
couverte en mars 2009 pendant dix (10) jours. Donc on a couvert entièrement pour faire le
décompte du nombre de caribous présents dans notre zone d'étude. On a posé nos fameux
quinze (15) colliers télémétriques, principalement au nord du réservoir de la Romaine-2, près de
Romaine-3.

1090 Et ça, la pose de colliers va être ajustée au fur et à mesure. Évidemment, on est plus
près de Romaine-2, parce que c'est le premier ouvrage à être construit, mais à mesure que la
construction avance, les colliers sont remplacés et posés de plus en plus vers le nord,
évidemment pour suivre les chantiers.

1095 Donc on a fait l'inventaire de lichen en août-septembre, dont je vous ai livré les résultats.
Et les rapports qu'on vous remettra et qui seront disponibles d'ici quelques semaines.
Actuellement, ils sont sous commentaires avec nos partenaires innus.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup.

1100 Et du côté du MRNF, vous, comment vous réagissez par rapport à la présentation? Est-ce que vous faites ça réellement en collaboration avec Hydro-Québec?

PAR M. DONALD GINGRAS:

1105 Je vais inviter madame Nathalie Bourbonnais à répondre à cette question.

PAR Mme NATHALIE BOURBONNAIS:

1110 Pour ce qui est des activités d'inventaires et de pose de colliers, effectivement le ministère a participé, je dirais, en termes de support technique. Parce qu'au niveau entre autres de la pose de colliers, c'est une expertise assez précise, c'est pas n'importe qui qui peut s'improviser dans ce domaine, donc le ministère a amené sa contribution pour participer au programme de pose des colliers.

1115 On a également participé à l'inventaire, c'est-à-dire que ça consistait à être assis dans l'hélicoptère, puis observer les animaux avec l'équipe qui avait été constituée par Hydro-Québec.

PAR LE PRÉSIDENT:

1120 Pourquoi la réserve, puis je reviendrai au promoteur peut-être pour la réponse, pourquoi la réserve de biodiversité n'est pas incluse, parce que dans le fond, il y a la présence de mise bas qui est importante?

PAR Mme NATHALIE BOURBONNAIS:

1125 Pourquoi elle est pas incluse dans le programme de suivi?

PAR LE PRÉSIDENT:

1130 Oui. Parce qu'il y a la présence quand même d'habitats hivernaux importants.

PAR Mme NATHALIE BOURBONNAIS:

1135 En fait, c'est pas nous qui avons défini les aires de suivi qui ont été proposées. C'est le promoteur qui les a proposées.

Puis nous, on a eu à fournir nos commentaires sur ça. Le programme qui a été présenté présentement, c'est le programme qui est relié aux centrales. C'est les programmes qui sont déjà en application.

1140 Il y a pas de suivi spécifique relié aux lignes électriques.

C'est pour ça que je vous dis, quand on vous a présenté le suivi tantôt, c'est ce qui se fait déjà sur nos programmes.

1145

On pense, Hydro-Québec pense pouvoir exploiter les résultats qui vont être produits par ces études-là, dans le cadre du suivi des lignes, mais il y a pas spécifiquement de suivi sur les lignes. C'est pour ça qu'on n'a pas beaucoup d'extension vers l'ouest.

1150

PAR LE PRÉSIDENT:

Du côté du ministère de l'Environnement, vous avez un complément?

1155

PAR M. DENIS TALBOT:

Oui. Suite à des préoccupations qui nous ont été exprimées, notamment par les Innus de Ekuanitshit, puis il y a nos propres préoccupations, puis également celles du ministère des Ressources naturelles, on a posé une question à Hydro en recevabilité. On a demandé d'étendre l'aire de suivi du corridor nord jusqu'au poste des Montagnais, compte tenu qu'on nous avait dit à plusieurs reprises qu'il y avait un potentiel intéressant dans ce secteur-là.

1160

Et puis Hydro nous a répondu qu'elle: "prenait note des préoccupations exprimées par le MDDEP quant à l'extension du programme de suivi à l'ensemble du corridor nord et qu'elle était prête à en discuter avec les parties intéressées."

1165

Donc il va y avoir une suite à ça pour finalement être en mesure de peut-être avoir un meilleur portrait de ce qui va se passer dans le corridor nord.

1170

PAR LE PRÉSIDENT:

OK, merci beaucoup. Donc du côté de monsieur Arnaud, vous avez un complément?

PAR M. PATRICK ARNAUD:

1175

Oui, madame Christiane Rompré va vous apporter un complément.

PAR Mme CHRISTIANE ROMPRÉ:

1180

Oui monsieur le Président. En fait, j'avais pas tout à fait fini ma présentation tout à l'heure!

1185

Ce qu'on prévoit faire, en fait, c'est qu'on a déjà accentué le nombre de colliers télémétriques installés sur certaines bêtes, on est passé à dix-neuf (19). Comme je vous disais, le but, c'est d'augmenter et densifier vers le nord et effectivement, au cours des prochaines années, ce qu'on voudrait, c'est densifier plutôt notre programme autour des infrastructures déjà

ciblées, pour avoir un bon portrait qui pourrait s'étaler effectivement dans la réserve, plutôt que de l'étaler et diluer nos résultats jusqu'au poste des Montagnais.

1190 Parce qu'au poste des Montagnais, il faut bien avouer que le potentiel pour le caribou est beaucoup moins intéressant, parce qu'on a énormément de bruit dans le secteur. Donc l'habitat est beaucoup moins intéressant.

1195 Et le long, dans le secteur du poste des Montagnais, on est dans un secteur qui est relativement occupé; on a trois (3) lignes de transport, on a une voie de chemin de fer, il y a beaucoup de campements innus le long de cette voie de chemin de fer, il y a des travailleurs permanents pour le chemin de fer et au poste des Montagnais.

1200 Donc dans nos survols, on a vu beaucoup beaucoup d'occupation humaine dans le secteur, beaucoup de pistes de motoneige. C'est un milieu qui est relativement utilisé, donc moins favorable, en ce qui nous concerne, pour le caribou forestier.

C'est pour ça qu'on préfère densifier le programme, augmenter le nombre de colliers jusqu'à vingt-cinq (25), mais du côté de la Romaine qui est un milieu totalement vierge, en fait.

1205 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que ça contredit un peu ce que monsieur Talbot vient de dire?

1210 **PAR Mme CHRISTIANE ROMPRÉ:**

Je ne crois pas. Je pense qu'on est en train de livrer le fruit des discussions qu'on voudrait amorcer avec eux.

1215 **PAR M. DENIS TALBOT:**

Si on me dit qu'effectivement, dans le secteur du poste des Montagnais, le potentiel est beaucoup moindre, qu'il y a déjà beaucoup d'occupation, qu'il y a des lignes, etc., mais qu'on manifeste une ouverture pour accentuer l'effort à l'intérieur de la réserve de biodiversité, effectivement on est en train de progresser.

1220 **PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est ce que je voulais m'assurer, merci.

1225 Est-ce que vous aviez un autre commentaire additionnel?

PAR M. PATRICK ARNAUD:

C'est terminé.

1230

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est beau, merci.

1235

Du côté de madame Parent!

PAR LA COMMISSAIRE:

Est-ce que, et au niveau du ministère et au niveau du promoteur, vous considérez que ce suivi-là sera suffisant pour évaluer les impacts à venir, éventuels, lorsque la ligne sera en place?

1240

PAR Mme CHRISTIANE ROMPRÉ:

Oui madame la Commissaire, on est convaincu qu'on aura suffisamment d'informations.

1245

En fait, on va venir valider le résultat de certaines études. On a fait une revue de littérature exhaustive sur la question du caribou forestier.

On sait que le caribou forestier s'adapte aux infrastructures linéaires qui sont non dérangeantes évidemment, on parle pas d'une autoroute, et on veut simplement confirmer ce que les études nous disent à ce propos, parce qu'on n'a pas vraiment d'inquiétude ni sur l'effet barrière, ni sur l'effet sur l'habitat, l'habitat hivernal. C'est une très petite portion de l'habitat qu'on perturbe.

1250

Comme on parlait tout à l'heure, l'habitat d'un caribou forestier, c'est presque cinq cents kilomètres carrés (500 km²), et en ce qui concerne la mise bas, de façon naturelle, lorsqu'on localise une ligne, on évite les aires de mise bas, parce que les aires de mise bas d'un caribou, ce sont les grandes tourbières, les lacs, les presqu'îles, les petites îles. Donc ce sont des milieux qui sont non favorables pour la localisation d'une ligne.

1255

1260

Donc il reste l'habitat hivernal. Et comme on vous disait, il y en a en quantité abondante à proximité de la ligne.

PAR LA COMMISSAIRE:

1265

Je vous remercie. C'est confirmé?

PAR M. DENIS TALBOT:

1270 Ce serait davantage au ministère des Ressources naturelles et de la Faune pour cet aspect.

PAR Mme NATHALIE BOURBONNAIS:

1275 Pour notre part, en ce qui concernait le programme de suivi, on avait fait part à Hydro-Québec qu'on considérait que c'était pas suffisant pour être en mesure d'évaluer les impacts.

1280 Le projet de lignes est un projet rectiligne qui coupe à peu près une longueur de deux cents kilomètres (200 km) de long, qui se produit dans un territoire qui est présentement totalement vierge, c'est-à-dire qu'il y a très très peu de développement dans ce secteur-là. Le caribou est très sensible à toute forme de dérangement, que ce soit des chalets. Juste la présence d'humain qui fait de l'observation le dérange.

1285 Le ministère avait développé des activités d'interprétation voilà quelques années dans les populations de caribous plus au sud, les Chic-Chocs, tout ça, les programmes qui ont été abandonnés ou modulés, parce que le caribou supportait très mal la présence humaine.

1290 La présence humaine l'amène souvent à modifier son comportement, à se déplacer dans des endroits moins intéressants pour lui. Et comme c'est un animal qui est assez vulnérable, qui a un taux de recrutement faible, dès qu'on affecte le moindrement un petit peu ses conditions de vie, on vient jouer sur sa dynamique.

1295 On parle d'une espèce qui est vulnérable, de très petites hardes dans le cas de la Romaine encore plus, donc souvent la perte de deux-trois (2-3) individus sur une harde peut avoir un effet important, parce qu'on parle de très petits effectifs d'animaux.

1300 Ça fait que pour nous, le suivi qui était présenté, qui était relié au barrage, était pas suffisant. Puis on pense qu'il aurait dû y avoir des efforts supplémentaires pour être en mesure de documenter les effets à long terme.

C'est évident, comme Hydro le précise, que les lignes touchent peut-être une petite partie, mais on vient, comme je dis, couper quasiment la cote en deux (2). On fragmente deux (2) parties d'habitats, au nord et au sud, mais c'est surtout au nord qui est la problématique.

1305 Puis là, on vient non pas agir nord-sud, mais vraiment latéral. Donc tous les habitats qui sont dans le secteur, on craint une fragmentation.

1310 Les effets de ça vont être difficiles à mesurer, puis ça va se mesurer sur plusieurs plusieurs années avant qu'on soit capable de dénoter un impact de ça.

PAR LA COMMISSAIRE:

1315 Si je comprends bien, le caribou voyage nord-sud, c'est selon les saisons, puis ça, ça l'empêcherait par exemple de descendre l'hiver pour la nourriture, est-ce que c'est ça que vous dites?

PAR Mme NATHALIE BOURBONNAIS:

1320 C'est pas qu'il voyage nord-sud, mais c'est-à-dire que le secteur de la ligne nord, c'est, je dirais, le secteur d'habitat préférentiel pour le caribou.

Donc quand on prend un point puis qu'on coupe carrément latéral là-dessus, bien, on vient couper en plein milieu de sa zone d'habitat.

1325 Tandis qu'au sud, la ligne sud est beaucoup moins problématique pour le caribou. Oui, on a des incursions, on a des individus qui viennent se promener, mais il y a beaucoup moins de présence de caribous au sud, parce qu'il y a beaucoup d'humains, des orignaux, il y a des loups, il y a des prédateurs.

1330 Donc habituellement c'est la partie nord qu'on cherche souvent à préserver, à avoir le moins d'interventions, puis là, bien, c'est une grande ligne qui est latérale, en plein milieu dans ces zones-là. Ça l'a un grand effet à cet égard-là.

PAR LA COMMISSAIRE:

1335 D'accord. Est-ce qu'il y aurait moyen de contrer ces impacts-là?

Supposons que la ligne, elle est là?

1340 **PAR Mme NATHALIE BOURBONNAIS:**

En présence d'une ligne, c'est très difficile. La ligne elle-même est un impact, l'utilisation que les gens vont en faire en est un autre. Les chemins d'accès aussi.

1345 Je sais que nous, on a émis beaucoup de commentaires sur la persistance des chemins d'accès. C'est-à-dire qu'on a beaucoup demandé à Hydro-Québec de les fermer, de les remettre en état, pour ne pas que ça puisse être utilisé pour la circulation, parce quand on ouvre le territoire, surtout à un endroit comme ça qui est présentement relativement vierge d'occupation humaine, ça crée un attrait chez la population, puis les gens veulent se construire des chalets, 1350 veulent se développer, veulent avoir des nouveaux paysages.

Donc ça crée un intérêt, et le caribou est très sensible au dérangement. Des regroupements de chalets, il va les éviter systématiquement; les lignes électriques, il va

1355 s'éloigner de ça. Les routes, il s'éloigne aussi, même si la perturbation, pour nous, nous semble mineure; à son niveau, il y a des études qui ont démontré qu'il y avait un impact.

Ça amenait le déplacement des populations dans des habitats qui sont pas toujours optimums pour l'espèce.

1360 **PAR LA COMMISSAIRE:**

Je vous remercie.

1365 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Maintenant, j'aimerais revenir un peu sur le milieu humain!

1370 J'aimerais que vous me décriviez les mesures d'accompagnement des gens de chantier, que vous prévoyez, parce que quand même, il va y avoir plusieurs travailleurs qui vont être ensemble.

Est-ce que vous avez prévu des mesures particulières sur l'accompagnement qui est offert aux travailleurs?

1375 **PAR M. PATRICK ARNAUD:**

Quand vous parlez d'accompagnement, est-ce que vous parlez de loisirs, de possibilités récréatives à part le fait qu'ils travaillent sur des chantiers?

1380 Vous savez, monsieur le Président, quand on ouvre un chantier comme la Romaine ou un chantier de lignes, la première chose qu'on fait, on donne aux travailleurs un livre qui est un livre d'accompagnement; c'est les règles qu'on a sur le chantier, et les règles qu'on doit appliquer sur le chantier.

1385 Alors ça comporte aussi bien le comportement que tout ce que l'on peut imaginer de mesures qu'on demande à un travailleur de respecter pour qu'on puisse assurer la paix sur nos chantiers. Ça, c'est la première chose.

1390 Ensuite, comme mesures d'accompagnement, on a aussi sur des grands chantiers, comme les travailleurs restent de longues périodes, on est obligé de leur assurer des activités de loisirs. Et donc on a certaines activités de pêche par exemple qui sont organisées pour qu'on n'aille pas vider tous les lacs de la région, alors on fait de l'ensemencement d'un lac et puis ça, c'est un lac qui est destiné pour les travailleurs.

1395 Alors voilà quelques exemples, si vous voulez, de ce qu'on fait.

1400 Donc d'un côté, il faut occuper nos travailleurs dans leur travail pour que tout se passe bien avec la paix sociale, puis de l'autre côté – alors ça, c'est des considérations de comportement au niveau de l'alcool, au niveau de la drogue, au niveau de tout ça – et puis ensuite, d'un autre côté, il faut occuper un peu leurs loisirs. Et donc ça aussi, on fait en sorte qu'il n'y ait pas plus d'ouverture du territoire et qu'ils n'envahissent pas le territoire.

1405 Maintenant, sur le chantier de lignes, je pense que c'est des chantiers – donc là, je vous parlais plus spécifiquement pour les chantiers de centrales – sur les chantiers de lignes, c'est des chantiers qui sont plus linéaires. Donc les gens vivent moins longtemps dans les campements, ils marchent sur le chantier.

Peut-être que tu peux rajouter quelque chose?

1410 Alors on va vous montrer une mesure d'accompagnement pour les travailleurs sur le chantier.

1415 Et vous allez voir, au niveau du caribou, qu'il y a aussi des mesures qui sont prises pour protéger le caribou, et que les travailleurs respectent le fait que c'est un territoire qui est utilisé par le caribou.

PAR Mme CHRISTIANE ROMPRÉ:

1420 Oui monsieur le Président, les campements qu'on va avoir au nord, effectivement, sont situés dans un habitat qui peut être fréquenté par le caribou. C'est une des mesures d'accompagnement que je voulais vous montrer qui va être appliquée aux chantiers.

1425 On est en train actuellement de mettre au point différentes affiches comme ça puis de préparer une campagne de sensibilisation des travailleurs à la présence du caribou forestier. Alors celle-ci, c'est un exemple qui est tiré d'un chantier de Colombie-Britannique, donc où on recommande aux travailleurs par exemple de fermer leur moteur en présence de caribou, évidemment de pas les pourchasser, ni rien.

1430 Donc c'est une mesure d'accompagnement dont on voulait vous parler.

1435 En ce qui concerne les chantiers de lignes, effectivement il y a pas d'ensemencement de lac ou quoi que ce soit autour, parce que ce sont des chantiers quand même de courte durée, des chantiers qui sont présents sur le territoire pour un an et demi (1 ½), et généralement, les travailleurs ont une journée de congé par semaine et pas beaucoup de possibilités de circuler, puisqu'il y a pas de route et pas de véhicule disponible à proximité pour se promener. Donc les activités se font essentiellement autour du chantier.

PAR LE PRÉSIDENT:

1440 Prévoyez-vous, comme le suggérait le MDDEP, d'embaucher un travailleur social pour accompagner les Innus qui auraient certaines difficultés?

PAR M. PATRICK ARNAUD:

1445 Monsieur le Président, actuellement il y a des coordonnateurs qui ont été embauchés sur les chantiers de centrales, puis c'est évident qu'on va utiliser ces mêmes coordonnateurs pour justement s'il y a des Innus qui viennent travailler sur les chantiers de lignes – pour les Innus qui viendront travailler sur les chantiers de lignes.

1450 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que c'est juste pour les Innus ou pour l'ensemble des travailleurs?

PAR M. PATRICK ARNAUD:

1455 Bien, en général, sur nos chantiers, il y a un coordonnateur à l'emploi, et puis il y a un travailleur social et il y a en général, on va chercher un travailler, un Innu pour faire le travail social pour les Innus.

1460 Mais définitivement, il y a un accompagnement social sur tous nos chantiers.

Quand vous dites social, vous voulez dire social, vous allez jusqu'au médical?

PAR LE PRÉSIDENT:

1465 Qui vit des difficultés.

PAR M. PATRICK ARNAUD:

1470 Mais vous parlez pas du médical, l'accompagnement médical sur nos chantiers?

PAR LE PRÉSIDENT:

1475 Est-ce que vous en avez un?

PAR M. PATRICK ARNAUD:

1480 Oui, absolument. Dans tous nos chantiers, nous avons des infirmeries, et nos infirmeries sont actuellement composées de tout ce qu'il faut pour les petits cas urgents.

Nous avons des infirmières ou infirmiers jour et nuit, et nous avons à Montréal trois (3) médecins qui répondent vingt-quatre (24) heures sur vingt-quatre (24).

1485 Il s'agit bien sûr, il faut comprendre qu'on peut pas avoir les médecins en permanence. L'infirmier, pour nous, c'est les yeux du médecin. Mais on a trois (3) médecins pour pouvoir répondre vingt-quatre (24) heures sur vingt-quatre (24), et que la décision soit prise d'évacuer ou pas la personne qui aurait eu un accident, dans un délai de trente (30) minutes vers une zone où il y a un hôpital.

1490 Alors ça peut être aussi vers Havre-Saint-Pierre, mais vers Havre-Saint-Pierre, je pense qu'on peut pas faire d'interventions majeures, et sinon, ce serait vers Sept-Îles ou vers Québec. Donc voilà l'infrastructure qu'on a.

PAR LE PRÉSIDENT:

1495 Madame Parent.

PAR LA COMMISSAIRE:

1500 En complémentarité! Vous avez présenté les objectifs de main-d'œuvre régionale, l'engagement de main-d'œuvre régionale locale et innue.

1505 Est-ce que vous avez mis en place des mesures pour vous assurer que ces objectifs-là seront atteints?

PAR M. PATRICK ARNAUD:

1510 Alors bien sûr, il y a un comité de suivi qui est en place et qui est permanent et qui nous permet de nous assurer que nos objectifs sont rencontrés.

Et je peux vous dire que traditionnellement dans les projets sur la Côte-Nord, Hydro-Québec, on a toujours dépassé nos objectifs, toujours.

1515 Alors je vous donne le nom de ces comités! Le comité de retombées économiques et de main-d'œuvre, c'est le COMAX, et on a un comité de relations avec le milieu qui permet d'harmoniser toutes les relations qu'on a avec le milieu.

1520 Et on a bien sûr aussi un comité de retombées économiques qui est permanent auquel on s'est associé, comme je vous l'ai dit hier. Le projet de raccordement va utiliser le comité de retombées économiques qui, lui, fait le suivi de toutes les retombées économiques du projet.

Et ce comité de retombées économiques émet périodiquement une liste de tous les fournisseurs, tous les contracteurs et tous les gens qui ont eu des contrats, et on a reçu

1525 dernièrement, je pourrais même vous le déposer si ça vous intéresse, la dernière liste dans laquelle vous voyez les communautés autochtones qui ont eu des contrats, les communautés provinciales, les entreprises, excusez-moi, autochtones qui ont eu des contrats et les entreprises provinciales. C'est quelques pages, je pourrais vous le déposer, si ça vous intéresse.

PAR LA COMMISSAIRE:

1530 Est-ce que ce sont des conditions dans les appels d'offres d'engager, que les entreprises engagent des gens locaux?

PAR M. PATRICK ARNAUD:

1535 Si c'est des conditions dans les appels d'offres, je pense que la réponse à cette question, je vais la prendre en différé.

1540 Je vais la prendre en différé. Ce que je peux vous dire, c'est que nous signons des ententes avec les communautés et là, je pense que vous faites référence aux communautés autochtones essentiellement, nous signons des ententes avec les communautés autochtones, et dans ces ententes, on a des objectifs de permettre à des travailleurs innus de travailler.

1545 Nous avons dans ces ententes des programmes de formation. Donc nous avons tous les éléments pour nous assurer de remplir nos objectifs.

Est-ce que c'est dans les documents d'appels d'offres, je le prends en différé, parce que j'ai pas la réponse, je vous l'avoue.

1550 Ce que je peux vous dire, c'est qu'il y a dans ces ententes aussi des contrats qui sont négociés de gré à gré avec les communautés autochtones, des entreprises autochtones.

Donc ça nous permet d'avoir un véhicule supplémentaire pour aller faire travailler les gens de ces communautés.

1555 Le pendant à ça, c'est que dans les communautés non autochtones, nous avons un système effectivement d'appels d'offres dans lequel ces appels d'offres nous mettons des clauses qui privilégient l'embauche de travailleurs régionaux. C'est ce qu'on appelle les clauses de sous-traitance.

1560 Et nous avons des clauses de sous-traitance qui permettent aux entrepreneurs généraux de passer des sous-contrats avec des entrepreneurs locaux de la grande région de Havre-Saint-Pierre-Sept-Îles-Baie-Comeau, qu'on appelle la région, et ça permet de maximiser les retombées régionales.

1565

Donc c'est les mécanismes qu'on utilise actuellement pour s'assurer d'une bonne participation des travailleurs de la région et des entreprises de la région à nos projets.

1570 Et pour terminer, nous avons quelques approvisionnements qui se font directement en région, c'est des approvisionnements, des petits approvisionnements, et puis il y a toutes les retombées locales au niveau des restaurants, au niveau des papeteries, au niveau de tout ça.

1575 Donc c'est la façon dont on procède, mais je vous reviendrais pour la précision sur les appels d'offres.

PAR LA COMMISSAIRE:

Je vous remercie.

1580 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Quand vous dites que vous avez des objectifs, est-ce que c'est un pourcentage, un nombre d'employés innus que vous vous êtes fixé?

1585 **PAR M. PATRICK ARNAUD:**

Absolument. On a pourcentage de la main-d'œuvre et on a un montant contractuel.

1590 **PAR LE PRÉSIDENT:**

J'imagine que ça va être dans l'information que vous allez déposer par la suite ou vous le savez maintenant?

1595 **PAR M. PATRICK ARNAUD:**

Ah, les pourcentages, c'est des pourcentages, ça varie un peu entre les projets, ça varie entre les ententes.

1600 Mais en général, c'est assez uniforme. En général, c'est un pourcentage de contrats qui se chiffre en centaines de millions, peut-être cent (100 M\$), deux cents millions (200 M\$).

Et puis les pourcentages, ça peut aller jusqu'à dix pour cent (10 %), quinze pour cent (15 %) du personnel qui va œuvrer sur nos chantiers.

1605 Donc ça, c'est traditionnel à Hydro-Québec depuis toujours – depuis toujours! Depuis SM-3, on a systématiquement bonifié cette façon de faire, parce qu'elle nous amène à des résultats qui dépassent toujours nos objectifs.

PAR LE PRÉSIDENT:

1610

OK. Tantôt vous parliez de divers comités, est-ce que vous avez des bilans des activités? Est-ce que ce que vous allez déposer, c'est le reflet de leurs activités, est-ce que ça fonctionne?

1615

Vous avez parlé du COMAX, vous avez parlé de plusieurs comités.

PAR M. PATRICK ARNAUD:

1620

Ah non, moi, ce que je vous avais parlé tout à l'heure, c'était d'un document qui faisait état des appels d'offres qui avaient été octroyés depuis 2009.

Mais définitivement, je pense que nous avons des bilans, on pourrait vous déposer des bilans de projets passés, comme SM-3, Touloustouc, ça, c'est des bilans qui existent.

1625

Maintenant, pour l'instant, il y a pas encore de bilan sur le complexe Romaine.

PAR LE PRÉSIDENT:

1630

Non, mais ils ont pas démarré il y a un an?

PAR M. PATRICK ARNAUD:

Oui, ils ont démarré il y a un an, il y a déjà des comptes rendus de réunions qui existent.

1635

Je pourrais voir s'il y a déjà des bilans qui existent, mais je sais qu'aujourd'hui, on est capable de vous dire, on est capable de vous donner le pourcentage de contrats qui ont été accordés dans la région.

1640

Je ne sais pas encore aujourd'hui si du côté du projet de centrales, on a déjà le bilan du nombre de travailleurs innus, mais si ça vous intéresse, je pourrais l'obtenir.

PAR LE PRÉSIDENT:

1645

OK, avec plaisir.

PAR M. PATRICK ARNAUD:

D'accord.

1650 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci.

1655 Écoutez, on va prendre une pause de quinze (15) minutes. On sera de retour à trois heures (3 h).

1660 Pour l'instant, il n'y a personne au registre. On va revenir. S'il n'y a pas d'autres personnes au registre, la Commission aurait peut-être une (1) ou deux (2) questions; on va suspendre jusqu'au souper, puis au souper, on va revenir et probablement qu'on va mettre fin à la première partie d'audience s'il y a pas d'autres inscriptions ou intervenants à venir poser des questions.

Donc on se revoit à trois heures (3 h), merci.

1665

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

1670

REPRISE DE LA SÉANCE

PAR LE PRÉSIDENT:

1675

Donc si vous voulez, on va poursuivre!

Est-ce qu'il y a des personnes qui se sont inscrites au registre ici à l'arrière à Sept-Îles?

Non.

1680

Du côté de Havre-Saint-Pierre, est-ce qu'il y a des personnes inscrites au registre? Non.

Du côté des personnes-ressources, est-ce que vous avez des commentaires, des ajouts?

Non, ça va!

1685

Du côté du promoteur, est-ce que vous avez des ajouts, des commentaires?

PAR M. PATRICK ARNAUD:

1690

Je vous déposerais ce soir, à la réunion de ce soir, puisque vous avez déclaré une réunion après souper, de l'information sur la dernière partie de nos interventions.

Je veux tout de suite corriger, dans les ententes, il n'y a pas de pourcentage de main-d'œuvre, mais il y a des objectifs pour Hydro-Québec de maximiser la main-d'œuvre. C'est ça que je voulais préciser.

1695

Je pense aussi que dans le cas du complexe de raccordement, on a priorisé le comité des retombées économiques par rapport au COMAX qui est un organisme qui œuvre sur le projet de centrales.

1700

Mais on pourra quand même vous donner de l'information sur la main-d'œuvre qui existe déjà. Je pense qu'on a les chiffres du 18 avril, la proportion d'Innus et la proportion de travailleurs nord-côtiers.

1705

Alors vous verrez qu'on a un bon pourcentage de gens de la région qui travaillent déjà sur le chantier, sur six cents (600) personnes, je pense que ça monte à plus que trois cents (300) personnes. Donc on a des bons objectifs qui sont atteints.

PAR LE PRÉSIDENT:

1710

Puis sur le fait aussi, vous dites que l'objectif, c'est de maximiser, comment ça se réalise dans les faits?

PAR M. PATRICK ARNAUD:

1715

Bien, il y a justement des fonds qui sont alloués dans les ententes pour des programmes de formation et qui sont dédiés; alors ce qui est très intéressant, c'est que sur un chantier qui se déroule comme ça sur dix (10) ans, on peut prendre les jeunes très en amont. Alors ça, c'est extraordinaire, parce qu'on fait affaires avec toutes les institutions scolaires, cégésiennes et tout ça, et puis du côté des Innus, bien justement, on les encourage dès très jeunes à embarquer dans des carrières qui leur permettraient de travailler sur nos chantiers.

1720

Alors c'est ça, un des gros avantages d'avoir aussi de l'étalement, c'est ça qui est extraordinaire.

1725

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors je remercie tout le monde.

1730

Ceci mettrait fin à cette deuxième séance. Nous allons reprendre à sept heures (7 h).

Pour la Commission, elle a fait le tour de l'ensemble de ses questions. Donc à défaut d'intervenants ce soir, l'audience va se terminer ce soir.

1735

Mais pour l'instant, on se revoit sans faute à sept heures (7 h), puisqu'il peut y avoir plusieurs intervenants, on sait jamais. Et dans le cas contraire, on finira plus tôt tout simplement.

Donc je vous remercie beaucoup pour votre disponibilité et votre intérêt. À ce soir!

1740

SÉANCE AJOURNÉE AU 4 MAI 2010 À DIX-NEUF HEURES (19 H)

1745

Je, soussignée, DENISE PROULX, sténotypiste officielle, certifie sous mon serment d'office que le texte qui précède est la transcription fidèle et exacte de mes notes sténotypiques.

1750

DENISE PROULX,
Sténotypiste officielle.