

Numéro de projet 6703-10-ZZ01	Projet Gestion de projet — route 389		Responsable de la rencontre Michel Bérubé, dir.
Date : 23 octobre 2013	Heure 13 h 30	Endroit Salle administrative du Conseil de Pessamit	

But de la réunion

Information relativement au Programme d'amélioration de la route 389 — Suivi du Programme et discussions sur le déroulement de la consultation

Participants du Groupe de gestion intégré	Présent	Participant du Conseil Innus	Présent		
Michel Bérubé, dir. Direction Côte-Nord, MTQ	x	René Simon, chef	x		
André Bernatchez chargé du projet, MTQ	x	Marielle Vachon, vice-chef	x		
Nathalie Hovington, adjointe au directeur, MTQ	x	Marceline Picard,	x		
Marie-Ève Morissette, agente de communication, MTQ	x	Gérard Hervieux	x		
Alexandre Mathieu, Affaires autochtones, MTQ	x	Éric Canapé	x		
Maryse Hamann, chargé de projet AECOM	x	Jack Picard, directeur	x		
Normand Gauthier, responsable Environnement, AECOM	x				
Colette Schwartz, communications, AECOM	x				

COMPTE RENDU

N°	Sujet discuté	Éléments clés des discussions
	Présentation du projet	La rencontre avait trois objectifs : <ul style="list-style-type: none"> • Information sur l'avancement du Programme; • Identification des préoccupations du Conseil; • Discussion sur le déroulement de la consultation.
	Introduction	Michel Bérubé Remerciements, présentation des participants, rappel du cadre de communication dans lequel s'inscrivent la rencontre et les objectifs de la rencontre.
	Présentation du projet	Normand Gauthier
A	PRÉSENTATION	<p>Bref rappel des composantes du Programme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réponse aux attentes du milieu qui vise à améliorer la sécurité et la fluidité de la route 389 afin de favoriser l'accès au développement des ressources naturelles. • Correction de courbes et de pentes comprenant des réfections majeures • Programme divisé en cinq projets : <ul style="list-style-type: none"> ○ A : 86 km entre Fire Lake et Fermont comprenant un nouveau tracé et une réfection majeure; ○ B : 22 km de Baie-Comeau à Manic-2 incluant la proposition d'un nouveau tracé pour les quatre premiers kilomètres; ○ C : réfection d'un segment appelé le sinueux entre les km 240 et 254 incluant un nouveau tracé; ○ D : réfection de km 23 de Manic-2 au km 11, principalement des courbes sous-standards; ○ E : réfection du km 110 à Manic-Cinq, majoritairement des courbes sous-standards. <p>Activités réalisées ou en cours depuis janvier 2013</p> <ul style="list-style-type: none"> • Étude des besoins : caractéristiques et déficiences du réseau routier, analyse de la circulation, sécurité routière, cadrage environnemental. • Étude des solutions : élaboration de scénarios aptes à résoudre les problèmes identifiés lors de l'étude des besoins. Analyse comparative des scénarios. • Solution privilégiée : meilleur scénario.

N°	Sujet discuté	Éléments clés des discussions
		<ul style="list-style-type: none"> • Ingénierie préliminaire pour chaque projet. Activités suivantes en cours : <ul style="list-style-type: none"> ○ Demandes de permis de déboisement pour l'arpentage (complétées); ○ Implantation d'un réseau d'arpentage; ○ Étude sommaire des sols; ○ Relevés hydrauliques des cours d'eau; ○ Définition de variantes de tracés et analyse. • Études environnementales : pour chaque projet, activités suivantes en cours ou complétées <ul style="list-style-type: none"> ○ Recherche documentaire dans les banques de données gouvernementales; ○ Relevés de terrain : milieu physique, flore, faune; ○ Milieu humain : potentiel archéologique, occupation et gestion du territoire. <p>Activités réalisées ou en cours depuis janvier 2013 — Information consultation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rappel des objectifs du Plan de communication : <ul style="list-style-type: none"> ○ Assurer une collaboration optimale entre tous les acteurs; ○ Contribuer à l'acceptabilité sociale du projet par une communication proactive et ouverte qui tient compte des préoccupations des groupes concernés; ○ Démontrer la volonté du MTQ de mener ce programme de façon efficace et transparente. • Consultation des communautés autochtones <ul style="list-style-type: none"> ○ Le gouvernement du Québec a l'obligation de consulter les communautés autochtones et de les accommoder, s'il y a lieu, lorsque ses activités peuvent porter atteinte aux droits revendiqués; ○ Le MTQ est le titulaire de cette obligation dans le cadre du Programme d'amélioration de la route 389; ○ Le MTQ invite par lettre à chaque étape du projet les communautés de Pessamit, Uashat mak Mani-Utenam et Matimekosh-Lac John à participer au processus de consultation. • Partenaires <ul style="list-style-type: none"> ○ Rencontres avec les élus, les groupes d'intérêt et les fonctionnaires.

N°	Sujet discuté	Éléments clés des discussions
		<ul style="list-style-type: none"> • Le grand public <ul style="list-style-type: none"> ○ Journée « Portes ouvertes » tenue à Baie-Comeau les 15 et 16 septembre 2013 pour présenter les résultats des études d'opportunité; ○ Une journée « Portes ouvertes » est prévue à Fermont le 21 novembre prochain. <p>Résultats des études d'opportunité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Critères d'analyse utilisés : pour chaque projet, des solutions ont été étudiées et comparées sur la base des familles de critères suivants: <ul style="list-style-type: none"> ○ Critères techniques : Sécurité routière et fluidité de la circulation, accessibilité et entretien (45 à 50 points); ○ Critères environnementaux : milieu naturel et humain (30 points); ○ Critères économiques : coûts et durée de construction, coûts des services publics (20 à 25 points). <p>Résultats des études d'opportunité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet A : la solution privilégiée est la construction d'un nouveau tracé. • Projet B : la solution privilégiée est la construction d'un nouveau tracé pour les km de 0 à 4 dans l'axe de l'avenue du Labrador et l'amélioration du segment 4 à 22 km. • Projet C : la solution privilégiée est la reconstruction de la route existante. • Projet D : reconstruction de la route sur 27 segments totalisant 62 km (corrections de tracés et de profils). • Projet E : reconstruction de la route sur 27 segments totalisant 51 km (corrections de tracés et de profils) <p>Étapes à venir 2013 – 2014</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dépôt des études d'impact sur l'environnement; • Poursuite de l'ingénierie; • Poursuite de l'information et consultation; • Travaux sur quelques segments critiques des projets D et E.

N°	Sujet discuté	Éléments clés des discussions
		<p>Consultation des communautés autochtones : objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fournir l'information relative au Programme. • Permettre aux communautés autochtones d'expliquer la nature des droits et intérêts qu'elles revendiquent sur le territoire visé. • Recueillir les préoccupations des communautés autochtones à propos de l'impact du Programme sur leurs droits et intérêts. • Modifier le Programme à la lumière des résultats de la consultation, s'il y a lieu. <p>Consultation du Conseil des Innus de Pessamit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convenir avec le Conseil du déroulement de la consultation. • Offre d'informer la communauté, soit par une présentation publique selon des modalités à convenir avec le Conseil ou de toute autre façon qui conviendra aux deux parties. • Obtenir des informations spécifiques en vue de leur intégration aux études d'impact sur l'environnement d'ici la fin de 2013.
B	QUESTIONS ET COMMENTAIRES	<p>La rencontre a suscité plusieurs questions de la part des membres du Conseil. Elles sont résumées ci-dessous.</p> <p>Site archéologique</p> <p>Un membre indique que ce sont les autochtones qui sont le plus au fait de l'existence des sites archéologiques. Ils devraient donc être consultés en amont des études pour faire part du potentiel archéologique des sites. M. Bernatchez mentionne que la communauté sera consultée dans le cadre de l'élaboration de l'inventaire du milieu. Même si des permis d'arpentage ont été sollicités aucun travail n'a encore débuté.</p> <p>Consultations autochtones</p> <p>Le conseil a réitéré que le territoire concerné par le Programme d'amélioration de la route 389 est situé sur le territoire ancestral des Autochtones et fait partie du territoire revendiqué par la Communauté. La consultation doit donc porter notamment sur l'atteinte aux droits revendiqués. Au-delà de la consultation dans le cadre du projet, M. Bérubé indique que les revendications territoriales globales ne relèvent pas du bureau régional, mais du gouvernement du Québec. Les demandes de cette nature doivent donc être adressées à ce niveau.</p>

N°	Sujet discuté	Éléments clés des discussions
		<p>Quant aux consultations, la communauté a bien pris acte des lettres d'invitation à participer aux consultations. Toutefois, elle souhaiterait être considérée comme partenaire du ministère dans ce projet. M. Bérubé souligne que le ministère mène des consultations avec tous ses partenaires, incluant la Communauté innue et qu'il y a toujours place à l'amélioration.</p> <p>M. Bérubé informe le conseil qu'une personne communiquera avec le Conseil pour les consultations liées à l'étude d'impact. Le chef précise que le nouveau Conseil est très actif et souhaite y participer.</p> <p>Le Conseil souhaite que des portes ouvertes soient organisées dans la communauté comme cela a été fait à Baie-Comeau. M. Bérubé confirme que c'est tout à fait possible et souhaitable. On convient que cette rencontre pourrait se tenir dans la semaine du 1^{er} décembre.</p> <p>Environnement et milieu humain</p> <p>Les membres soulèvent également le fait qu'il n'est pas logique que la MRC reçoive des redevances pour l'utilisation de granulats et les communautés autochtones ne reçoivent rien bien que ces matériaux sont pris sur un territoire autochtone. M. Bérubé précise que ces redevances font partie d'une politique générale négociée avec l'Union des municipalités et ne relève pas du MTQ.</p> <p>Sur les cartes, on constate un déboisement de certains territoires dans l'axe du projet C. Est-ce lié au Programme? Le MTQ indique que ce déboisement a été fait il y a longtemps. Aujourd'hui, on ne déboise pas pour faire des évaluations, on procède avec une technologie au laser.</p> <p>On se questionne également à savoir pourquoi certains projets ne font pas l'objet d'études d'impact environnementales. Les projets qui répondent aux critères font l'objet d'une étude d'impact : au provincial, c'est le cas pour un segment de plus de un kilomètre et au fédéral, un segment de plus de 50 km. Le Conseil se demande si c'est pour éviter de faire des études environnementales que le MTQ a scindé le projet. Le projet a été divisé pour des raisons d'efficacité de gestion. M. Bérubé a aussi ajouté que même si le ministère ne réalise pas d'étude d'impact sur l'environnement les travaux doivent obtenir des permis du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP). Toutes les traversées de cours d'eau ont aussi été étudiées. Si elles doivent assurer la traversée du poisson, elles feront l'objet d'une étude fédérale.</p>

N°	Sujet discuté	Éléments clés des discussions
		<p>Priorités</p> <p>Le Chef indique clairement que la priorité du Conseil est que les travailleurs innus puissent travailler à la réalisation du projet. À court terme, le Conseil souhaite également que de la main-d'œuvre innue participe aux études d'avant-projet notamment pour des travaux de bûcheron et d'arpentage. Le taux de chômage est élevé dans la Communauté et les gens ont besoin de travailler. M. Bérubé confirme que cette demande est bien notée. Il est également possible d'inscrire dans les contrats une clause d'employabilité de 50 % de main d'œuvre autochtone. Le Chef a dit qu'il a déjà rencontré la ministre Ouellette pour lui faire part de cette problématique. Une liste des employés qualifiés sera remise au MTQ.</p> <p>Les autochtones ont également une expertise pour offrir le gîte et le couvert aux travailleurs. Cette expérience pourrait être mise à profit dans le Programme. Le ministère confirme qu'il y a des déficiences à cet égard, mais qu'aucun gîte n'est prévu au sud du Relais Gabriel.</p> <p>Au sein de la Communauté, il y a aussi plusieurs machinistes et travailleurs de la construction qui pourraient trouver de l'emploi. Actuellement, ces gens doivent travailler à l'extérieur.</p> <p>Dans le cadre du projet de la route 167, il y a eu des projets pilotes école. Pourquoi n'y en a-t-il pas pour la route 389? Ultimement, c'est le gouvernement du Québec, via le Conseil des ministres, qui approuvent un tel projet. Ce type de projet optimise l'employabilité dans tous les types d'emplois, incluant les postes de cadre. Il serait peut-être possible d'opter pour une formule mixte projet pilote école et politique d'employabilité.</p> <p>Autres</p> <p>Le Conseil aimerait connaître la logique des travaux de réfection de la route 389. Les travaux sont faits en fonction de l'urgence. Par exemple, si un segment de route est très détérioré et que les travaux d'amélioration sont planifiés dans 10 ans, ce segment sera resurfacé dans le cadre des travaux de réfection annuel.</p> <p>Les castors font des dommages avec leurs barrages. Le Conseil aimerait savoir qui fait le piégeage? La rumeur circule que GENIVAR a fait du piégeage. Le MTQ fait le démantèlement des barrages et vérifiera pour ce qui est de GENIVAR. Le Conseil transmettra au MTQ la liste des trappeurs.</p>

C	ÉVALUATION GLOBALE	Les participants ont apprécié la rencontre.
---	--------------------	---

Préparé par Colette Schwartz, B.Sc., M.Sc., MBA

Colette Schwartz

Vérifié par Maryse Hamann, ing., M.Eng.

Maryse Hamann

Isabel Eduardo, RQP

Isabel Eduardo

