

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

ÉTAIT PRÉSENT : M. DENIS BERGERON, commissaire responsable

**ENQUÊTE ET AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET D'AMÉLIORATION DE LA ROUTE 389
ENTRE BAIE-COMEAU ET MANIC-5
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 20 octobre 2015 à 19 h
Centre communautaire Ka Manuitunanut
2, rue Kepetaken
Pessamit

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 20 OCTOBRE 2015
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU COMMISSAIRE RESPONSABLE..... 1
PRÉSENTATION DES REQUÉRANTS
CONSEIL DES INNUS DE PESSAMIT 8
M. Gérald Hervieux
AUTO-CAM BAIE-COMEAU, GARAGE PIERRE LAVOIE, VISION CHRYSLER ET
CARREFOUR BAIE-COMEAU.....11
Requête lue par le commissaire responsable
PRÉSENTATION DU PROMOTEUR 13
M. André Bernatchez
M. Michel Bérubé
REPRISE DE LA SÉANCE
PÉRIODE DE QUESTIONS
M. JEAN-MARIE PICARD 27
M. MICHEL BÉRUBÉ..... 41
QUESTIONS DE LA COMMISSION 42
M. JEAN-MARIE PICARD 48
M. PIERRE LAVOIE 59
REPRISE DE LA SÉANCE
M. JEAN-MARIE PICARD 65
M. JACQUES BÉRUBÉ 71
QUESTIONS DE LA COMMISSION 82
MOT DE LA FIN 87

**SÉANCE DU 20 OCTOBRE 2015
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU COMMISSAIRE RESPONSABLE**

5 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Kuei! Merci de nous accueillir dans votre communauté aujourd'hui.

10 Mon nom est Denis Bergeron et j'ai été mandaté à titre de commissaire du Bureau d'audiences publiques pour présider les audiences sur le projet de route 389 entre Baie-Comeau et Manic-5.

15 Bienvenue également aux personnes qui suivent nos travaux sur Internet au moyen de la webdiffusion audio en direct.

Je vous demanderais de bien vouloir mettre en mode sourdine vos cellulaires et autres appareils électroniques.

20 Un système de traduction simultanée en innu est disponible afin de permettre à tous de bien suivre les explications et les discussions. Je vous invite donc à vous rendre à l'arrière de la salle où des casques d'écoute sont disponibles.

25 Je vais maintenant vous faire part du mandat que le Bureau d'audiences publiques a reçu du ministre en date du 3 septembre 2015. Cette lettre s'adresse au président du Bureau d'audiences publiques, monsieur Pierre Baril.

30 «En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et en vertu des pouvoirs que me confère la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-5 (kilomètres 0 à 212), et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite. Le mandat du Bureau débutera le 5 octobre 2015.» Et c'est signé monsieur David Heurtel.

35 Je dois vous rappeler qu'une commission d'enquête n'est pas un tribunal et que son rôle n'est pas de prendre une décision. Notre mandat est d'établir les faits concernant les répercussions du projet et de proposer au ministre un éclairage sur les principaux enjeux soulevés par celui-ci.

40 Outre sa responsabilité d'enquêter, la Commission doit faciliter l'accès du public à l'information sur les enjeux soulevés par le projet et recueillir l'opinion des personnes intéressées.

De plus, la Commission examine, dans une perspective de développement durable, le projet soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs qui englobe les aspects écologique, social et économique.

45 Dans le cadre de la Loi sur le développement durable, le BAPE s'est donné un plan d'action permettant aux commissions d'enquête de considérer l'ensemble des seize (16) principes de la loi afin d'intégrer la recherche d'un développement durable dans leur démarche d'analyse.

50 Par ailleurs, la Commission dispose des pouvoirs et de l'immunité des commissaires en vertu de la Loi sur les commissions d'enquête.

55 En outre, je me suis engagé à respecter le Code de déontologie des membres et les Valeurs éthiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Ainsi, la Commission a un devoir de neutralité, d'impartialité et de réserve, et elle doit agir équitablement envers tous les participants, tout en suscitant le respect mutuel et en favorisant leur participation pleine et entière. C'est pourquoi il ne sera toléré aucune forme de manifestation, d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes.

60 Le BAPE a élaboré à cet égard des règles de participation visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Elles sont disponibles sur le site Web du BAPE et elles sont aussi contenues dans une documentation disponible à l'accueil. Ces règles de participation portent aussi sur le respect du droit d'auteur et de la vie privée des personnes. Je me réserve le droit d'interrompre des propos qui ne respecteraient pas ces règles.

65 Respecter ces règles permet des débats sereins et constitue également la meilleure façon d'éviter d'éventuelles poursuites.

70 Parallèlement aux travaux de la Commission d'enquête, le projet fait également l'objet d'une évaluation environnementale de la part du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. À partir de ces deux (2) analyses, le ministre fera une recommandation au Conseil des ministres qui rendra une décision sur le projet.

75 Cette Commission d'enquête et d'audience publique effectue l'examen public du projet de manière à satisfaire aux exigences de la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec. Si vous voulez obtenir plus de renseignements sur la Procédure d'évaluation environnementale, je vous invite à vous rendre à l'accueil où une documentation pertinente est disponible.

80 Le mandat de la Commission d'enquête a débuté le 5 octobre dernier et sera d'une durée maximale de quatre (4) mois. Le rapport du BAPE sera remis au ministre du Développement

85 durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au plus tard le 4 février 2016. À partir de cette date, le ministre aura soixante (60) jours pour le rendre public.

85 Voici maintenant un aperçu du déroulement de cette première soirée selon les règles de procédure. Je présenterai l'équipe qui assistera la Commission et les personnes-ressources invitées, puis les requérants seront invités à exprimer les motifs de leur requête; enfin j'inviterai le représentant du promoteur à décrire les grandes lignes de son projet. Toutes les demandes d'audience publique seront alors rendues publiques par le Bureau d'audiences publiques.

90 Après la présentation du promoteur, une pause d'environ quinze (15) minutes suivra et c'est à ce moment qu'un registre sera disponible à l'arrière de la salle pour ceux et celles qui désirent poser des questions sur le sujet. Au retour de la pause, les personnes inscrites seront appelées, dans l'ordre d'inscription, à venir poser leurs questions.

95 Pour assurer un bon fonctionnement et permettre à tous de participer, un nombre limité de questions est permis au cours de chaque intervention. Dans le cas présent, je permettrai deux (2) questions par intervention, puis les gens pourront se réinscrire à nouveau au registre et ainsi de suite. Cette règle permettra simplement au plus grand nombre de participants de poser des questions.

100 Les personnes qui suivent nos travaux par Internet peuvent également poser des questions par courriel. Nous accorderons toutefois priorité aux questions des personnes inscrites au registre en salle. Veuillez également noter que la Commission se réserve la prérogative de disposer des questions soumises par courriel en fonction de leur pertinence.

105 L'audience publique est divisée en deux (2) parties. La première partie débute ce soir. L'objectif de cette première partie est de compléter l'information sur le projet. Elle donne la possibilité à la Commission ainsi qu'aux personnes et aux groupes qui le désirent de poser des questions et d'obtenir des réponses du promoteur, ainsi que des compléments d'information ou des réponses de la part des personnes-ressources. Elle permet donc de mieux cerner les enjeux relatifs au projet et d'enrichir nos connaissances sur divers sujets.

110 La première partie ne sert pas à recevoir les opinions des participants ou leur réaction à une réponse donnée par le promoteur ou une personne-ressource mais bien les questions qu'ils désirent poser. Cela ne veut pas dire que nous ne voulons pas entendre votre opinion, mais plutôt que nous l'entendrons à la deuxième partie de l'audience publique, c'est-à-dire à compter du 17 novembre prochain. C'est à ce moment que les citoyens exprimeront leurs positions sur le projet.

120 Les personnes qui désirent faire une présentation verbale ou déposer un mémoire doivent
préalablement transmettre le formulaire d'Avis d'intention disponible à l'accueil et dans le site Web
du BAPE.

125 Je vous demande d'ailleurs de signifier le plus tôt possible à la coordonnatrice du secrétariat
de la Commission, madame Boutin, qui est à l'arrière de la salle, votre intention de déposer un
mémoire. Cela facilitera la logistique de la deuxième partie de l'audience publique. Faites-le savoir
à notre coordonnatrice au plus tard deux (2) semaines avant la deuxième partie de l'audience
publique, soit le 3 novembre 2015 à seize heures (16 h).

130 De plus, afin de nous permettre d'en faire une lecture attentive et appropriée, vous devrez
nous faire parvenir votre mémoire cinq (5) jours avant le début de la deuxième partie de l'audience
publique, soit au plus tard le 12 novembre 2015 à midi.

135 Au moment de la présentation de votre mémoire, je pourrai donc échanger avec vous afin de
bien comprendre votre position. Vous pouvez également déposer votre mémoire à la Commission
d'enquête sans le présenter ou opter uniquement pour une présentation verbale de votre position
sur le projet. Ces trois (3) options vous sont donc disponibles.

140 Après les séances de l'audience publique, la Commission pourrait poser des questions par
écrit au promoteur et aux personnes-ressources pour être en mesure de compléter son examen du
projet et son analyse. La Commission compte recevoir les réponses dans un délai de quarante-huit
(48) heures. Les renseignements obtenus seront aussitôt rendus publics. Ils deviendront
accessibles par Internet dans les centres de consultation dont vous trouverez la liste à l'arrière de
la salle et également dans le site Web du BAPE.

145 De plus, l'ensemble du dossier peut être consulté dans les centres de consultation, sur le site
Web du BAPE, à nos bureaux à Québec et à la Bibliothèque des sciences juridiques de l'Université
du Québec à Montréal.

150 Par ailleurs, ce qui est dit en audience est enregistré et les transcriptions seront disponibles
sur le site Web du BAPE ainsi que dans les centres de consultation environ une semaine après la
fin de la première partie de l'audience publique. Ces transcriptions seront également disponibles
par Internet dans les centres de consultation régionaux.

155 Aussi, la webdiffusion audio des séances publiques sur le site Web sera disponible en différé
jusqu'à un mois suivant la publication du rapport.

Voici comment nous allons procéder ce soir et au cours des séances de la première partie
de l'audience publique. Tout d'abord voyons la disposition de la salle! Au centre, face à vous, la

160 Commission d'enquête. À ma gauche, la table des analystes du BAPE, celle des personnes-ressources; la table de la sténotypiste qui s'occupe des transcriptions. À l'arrière de la salle, l'équipe de la Commission et à ma droite, la table des représentants du promoteur. Et devant vous, la table où vous viendrez poser des questions.

165 L'inscription pour les questions, comme je vous l'ai mentionné tout à l'heure, se fait à l'arrière.

Ce soir, le registre sera ouvert à la première pause. Deux (2) questions sont admises par intervention sans sous-question. Cette règle permettra au plus grand nombre possible de participants de poser leurs questions.

170 Toutes les questions du public comme les réponses doivent m'être adressées. Je dirigerai les questions aux personnes concernées et il est possible que j'adresse une question à une autre personne en plus de la personne initialement interpellée.

175 Je vous demande d'éviter les préambules à vos questions; les seuls préambules acceptés sont ceux qui sont indispensables à la compréhension de votre question. Il me sera également permis de commenter les réponses obtenues.

180 Par ailleurs, je pourrai intervenir en tout temps auprès des personnes-ressources et des représentants du promoteur pour obtenir les informations supplémentaires dans la foulée de votre question. Vous êtes bien sûr les bienvenus pour vous réinscrire au registre pour d'autres questions concernant le projet.

185 Les questions qui nécessitent une recherche ou un développement devront être traitées dans un délai de quarante-huit (48) heures afin que les renseignements demandés soient rendus publics rapidement.

190 Si une information ou un document demandé par la Commission est considéré comme confidentiel par la personne qui doit le déposer, celle-ci doit lui en faire part au moment même de la demande. Si la Commission le juge nécessaire, cette information doit lui être remise avec la mention «confidentiel». Nous permettrons alors aux personnes concernées d'établir, s'il y a lieu, le préjudice qui pourrait être encouru si le document était rendu public.

195 Nous rendrons ensuite une décision écrite à l'effet de rendre publique, en tout ou en partie, ou de ne pas rendre publique l'information, et cette décision sera rendue publique.

Si le document rendu non public est toutefois considéré par la Commission comme essentiel à ses travaux, elle en conservera une copie pendant la durée de son mandat.

200 Les personnes concernées bénéficieront d'un délai pour réagir à la décision de la Commission.

Le participant qui désire donner une information ou déposer un document mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de cette information peut s'adresser à notre coordonnatrice qui se chargera de vérifier le tout auprès de la Commission.

205 Vous pouvez aussi seulement nous communiquer une référence à un document. La Commission examinera son contenu comme elle le fait pour tous les documents qui sont déposés.

210 Je vous souligne que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est donné une Déclaration de services aux citoyens et met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité de nos services. Je vous invite à bien vouloir le remplir et le remettre au personnel à l'arrière de la salle.

215 J'ai maintenant le plaisir de vous présenter l'équipe de la Commission d'enquête. À ma gauche, madame Anny-Christine Lavoie et Laurence Morin-Rivet qui m'accompagnent dans mes travaux. À l'arrière de la salle, la conseillère en communication, madame Julie Olivier et la coordonnatrice madame Anne-Lyne Boutin.

220 Madame Denise Proulx assure le travail de sténotypie et, du Centre de services partagés du Québec, monsieur Richard Grenier est responsable de la logistique, accompagné de monsieur Jean Métivier qui est technicien au son, de même que monsieur Pierre Dufour du BAPE qui est chargé de la webdiffusion des séances.

225 J'invite le porte-parole du promoteur à nous présenter son équipe. Monsieur Bérubé!

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

230 Oui bonsoir. Alors je me présente, Michel Bérubé, directeur Transports Québec Côte-Nord; à ma droite, on a le gérant de projet, monsieur André Bernatchez.

En arrière il y a les représentants des différentes firmes qui ont travaillé sur les projets B, D et E qu'on va présenter ce soir, alors monsieur Sylvain Miville, monsieur David Gélinas, monsieur Jean Hardy des trois (3) firmes qui ont travaillé sur les projets B, D et E.

235 Il y a d'autres personnes dans la salle qui pourront à l'occasion intervenir pour certains sujets particuliers. Je ne les nommerai pas toutes parce qu'il y en a beaucoup.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

240 Très bien. Pour les besoins de transcription, bon, on fera attention de bien présenter les personnes-ressources qui seront appelées à venir nous commenter, là, les questions. Merci monsieur Bérubé.

245 Alors pour les représentants des personnes-ressources des différents ministères qui sont présents, bien, je me permettrai de vous inviter à vous présenter.

Alors pour le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques!

250 **PAR Mme VALÉRIE ST-AMANT :**

255 Oui bonjour, Valérie St-Amant du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Je suis accompagnée de ma collègue Marie-Emmanuelle Rail ainsi que de ma collègue Natalie Fantin de la Direction régionale de la Côte-Nord.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

260 Merci. Pour le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles!

PAR M. PIERRICK DUPONT :

265 Alors Pierrick Dupont, ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, je travaille pour la Direction régionale de la Côte-Nord.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Merci. Pour le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs!

270 **PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :**

275 Bonjour. Mon nom est Marjolaine Bessette, je travaille pour le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, je travaille à la Direction régionale à Sept-Îles. Je suis accompagnée de collègues de travail, monsieur Éric Dancause, j'ai aussi ma collègue Sandra Heppell et Daniel Dorais qui m'accompagnent.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Merci. Pour la ville de Baie-Comeau!

280

PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

François Corriveau, directeur général.

285

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Merci. Et pour la MRC de Manicouagan!

290

PAR M. OSSAMA KHADDOUR :

Ossama Khaddour, directeur à l'aménagement et l'urbanisme. Je suis accompagné de mon collègue Philippe Poitras, coordonnateur à la gestion foncière.

295

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Merci beaucoup. Alors au-delà de l'expertise qui est présente en salle, la Commission a sollicité d'autres ministères, et la Commission pourra éventuellement leur poser des questions par écrit.

300

Alors ce sera le Secrétariat aux affaires autochtones, la Société du Plan Nord, le ministère de la Sécurité publique, Hydro-Québec, Transports Canada sont des ministères qui ont été avisés que éventuellement la Commission pourrait leur soumettre certaines questions en rapport avec le projet.

305

Évidemment, si la collaboration d'autres ministères et organismes s'avérait nécessaire, la Commission d'enquête, en vertu de ses pouvoirs, pourrait faire appel à eux en tout temps.

310

Je vais inviter maintenant chaque requérant à lire sa requête présentant sa demande d'audience publique. Je vous demande de vous en tenir strictement aux motifs présentés au ministre puisque les mémoires et les opinions sur le projet sont attendus en seconde partie de l'audience et je me réserve le droit de vous interrompre si vous débordez trop de la lecture de votre requête originale.

315

**PRÉSENTATION DES REQUÉRANTS
CONSEIL DES INNUS DE PESSAMIT**

320 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Alors j'inviterais maintenant monsieur Gérald Hervieux s'il vous plaît à venir nous présenter sa requête.

325 Bonjour monsieur Hervieux.

PAR M. GÉRALD HERVIEUX :

330 Bonjour monsieur Bergeron.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

La parole est à vous.

335 **PAR M. GÉRALD HERVIEUX :**

340 Merci. Je vais faire la lecture intégrale de notre dépôt. C'est une correspondance qui a été envoyée le 8 juin 2015 au ministre David Heurtel, ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. L'objet, audiences publiques du BAPE sur les deux (2) projets d'amélioration de la route 389 Nord qui se divise en deux (2) points, Manic-2 à Manic-3, soit du 22 kilomètre à 110 kilomètre, et en deuxième lieu, Manic-3 à Manic-5, 110 kilomètre au 212 kilomètre.

345 «Monsieur le Ministre, les projets d'amélioration de la route 389 cités en rubrique ainsi que les infrastructures de support temporaires touchent directement et intégralement le Nitassinan de notre communauté innue de Pessamit.

350 «À la lecture du communiqué du 2 juin 2015 émis par le BAPE, concernant les deux (2) projets sur la route 389, dans les deux (2) cas aucune mention n'est faite en regard des Innus de Pessamit et du Nitassinan de Pessamit. D'ailleurs, notre Première Nation n'a jamais été contactée par le promoteur et n'a jamais reçu de documentation sur les deux (2) projets concernés.

355 «Dans l'état actuel des choses, ces projets contreviennent à l'esprit et à la lettre du chapitre 6 de l'Entente de principe d'ordre général intervenue entre la Première Nation de Pessamit et les gouvernements du Québec et du Canada, communément appelée EPOG.

360 «Nous vous demandons, en vertu de l'EPOG et de l'article 31.4 de la Loi sur la qualité de l'environnement, d'intervenir auprès du promoteur qui est le ministère des Transports du Québec, MTQ, afin que soient pris en considération les droits ancestraux et le titre aborigène de la Première Nation de Pessamit.

365 «Ainsi, la Première Nation de Pessamit demande, en vertu de l'article 31.3, que les deux (2) projets fassent l'objet d'une audience publique menée par le BAPE. La Première Nation de Pessamit demande également d'y être entendue afin de faire valoir ses préoccupations et ses intérêts dans la zone des projets.

370 «Nos préoccupations environnementales sont notamment les points suivants: préoccupations sur le caribou forestier et son habitat; les effets cumulatifs des deux (2) projets; les impacts potentiels sur nos activités traditionnelles, etc.

375 «Par ailleurs, la Première Nation de Pessamit demande la tenue d'une séance d'audience publique dans notre communauté de Pessamit et ce, les deux (2) parties de l'audience publique du BAPE, information et présentation des mémoires. Nous demandons également que soit mis en place un centre de consultation sur les documents d'études d'impact des projets de la route 389 dans notre communauté de Pessamit.

«Veuillez recevoir, monsieur le Ministre, l'expression de ma considération distinguée.»

380 Et c'est signé le chef de Pessamit, monsieur René Simon.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Merci monsieur Hervieux.

385 **PAR M. GÉRALD HERVIEUX :**

Bienvenue.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

390 Alors une deuxième demande d'audience publique a été soumise au ministre.

Vous êtes un des requérants monsieur?

395 **PAR M. JEAN-MARIE PICARD :**

Oui, du Conseil de bande.

400 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Je vous laisse la parole.

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

405 Juste un ajout. Évidemment que la lettre a été faite au moment où les trois (3) projets n'étaient pas encore soumis à l'organisme du ministère, le troisième tronçon a été soumis quelque part au mois de juin-juillet, a été connu au Conseil de bande seulement en septembre. Le tronçon que je vous parle, c'est le tronçon de Baie-Comeau à Manic-2.

410 Évidemment ici, l'audience tient compte des trois (3) projets comme, monsieur Bérubé l'a souligné, B, D et E. Est-ce qu'on pourrait parler le même langage, c'est-à-dire les tronçons Baie-Comeau à Manic-2, de Manic-2 à Manic-3 et de Manic-3 à Manic-5 qui donnent un total d'amélioration de deux cent douze kilomètres (212 km) sur les trois (3) tronçons.

415 Je voudrais qu'on signifie exactement que veulent dire B, D et E géographiquement.

Merci monsieur le Président.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

420 Alors on y reviendra dans le cadre de la période de questions. Je vous remercie beaucoup de ces précisions.

425 Alors est-ce qu'il y a un autre représentant de l'autre requérant qui est ici qui voudrait lire sa requête? Alors je me permettrai de la présenter.

Alors évidemment la lettre est adressée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Alors :

430 «Monsieur le Ministre, par la présente, nous vous demandons que des audiences publiques soient tenues par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant la phase B du projet d'amélioration de la route 389, à savoir la déviation du tronçon actuel de la route 389 vers le parc industriel Jean-Noël-Tessier.

435 «Nous avons un intérêt personnel, professionnel et économique par rapport au milieu touché
par ce projet puisque la déviation de la route 389 suppose une baisse d'achalandage de huit (8 %) à dix pour cent (10 %) dans bon nombre de commerces du Secteur-Est de la ville de Baie-Comeau.

440 «Aussi, le motif principal de notre demande s'appuie d'abord sur le fait que, lors de la soirée d'information publique tenue par le BAPE, le 10 mars 2015, il nous est apparu clairement que l'étude d'impact économique menée par le ministère des Transports était incomplète et sous-estimait les retombées réelles dans nos entreprises.

445 «Ainsi, considérant que le nouveau tracé aura un impact négatif majeur sur l'économie du Secteur-Est de la ville de Baie-Comeau.

«Considérant que les prévisions du ministère des Transports du Québec prévoient une baisse d'achalandage de la route 389 d'environ dix pour cent (10 %).

450 «Considérant que ce chiffre représente une diminution directe de notre chiffre d'affaires et met en péril des emplois dans nos entreprises.

455 «Nous vous demandons de tenir une audience publique afin que les commerçants du Secteur-Est de Baie-Comeau puissent faire valoir leur point de vue face à la phase B du programme d'amélioration de la route 389 (projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-2) et ainsi démontrer que l'impact sur le milieu économique doit être considéré de façon plus approfondie. Il en va de l'intérêt de nos commerces et même de la survie de certains.

460 «Nous joignons à la présente la pétition signée par des commerçants du Secteur-Est ainsi que par des citoyens et des citoyennes de la ville de Baie-Comeau, lesquels se joignent à nous pour requérir la tenue d'une audience publique afin d'y présenter les éléments nécessaires pour vous permettre d'évaluer complètement les conséquences sur l'environnement économique du projet proposé.

465 «Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les plus distingués.»

Et c'est signé : monsieur Dean Carbonneau, Auto-Cam de Baie-Comeau; monsieur Benoit Michaud, Garage Pierre Lavoie; monsieur Pierre Lavoie, Garage Pierre Lavoie; monsieur Jacques Bérubé, Vision Chrysler et Patrick Tremblay, Carrefour Baie-Comeau.

470 Alors c'est ce qui était la teneur des deux (2) requêtes que le ministre a reçues et qui a déclenché en quelque sorte le processus d'audience publique et qui fait qu'on est devant vous ce soir.

475

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Alors nous sommes présentement à la présentation du projet.

480

Je vous rappelle que la parole est présentement au promoteur. Monsieur Bérubé et son équipe aura trente (30) minutes pour présenter les projets qui font l'objet de l'audience.

485

Après cette présentation, une pause de quinze (15) minutes, et à ce moment le registre des questions sera ouvert puis vous pourrez aller vous inscrire.

Après la pause de quinze (15) minutes, nous allons revenir et nous allons procéder à la période de questions.

490

Monsieur Bérubé, je vous cède la parole.

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

495

Merci monsieur le Commissaire. Tout d'abord nous allons faire une présentation du projet entre Baie-Comeau et le barrage Daniel-Johnson qui comprend les trois (3) projets dont il sera question ce soir. Et je ne crois pas que ça va durer trente (30) minutes alors, avec votre permission, j'aimerais aussi faire une présentation sur l'historique de la démarche de consultation, notamment auprès de la communauté Pessamit, si c'est possible.

500

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Ça va.

505

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

Bon. Alors pour la présentation, c'est monsieur André Bernatchez qui va la faire, présentation du projet; pour l'historique de la démarche de consultation, ça va être moi qui va la faire.

510

PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :

Bonsoir à tous. Je vais procéder avec la présentation générale des trois (3) projets.

Donc le plan de la présentation de ce soir! Donc on va parler des contextes et localisation des projets, contextes et justifications des projets, des enjeux du projet, de l'analyse comparative

515 des solutions, des scénarios étudiés, des solutions retenues, description du milieu, les principaux impacts et mesures d'atténuation, échéancier du programme et coût et suivi.

520 Donc le contexte et localisation. La route 389 a une longueur de cinq cent soixante-dix kilomètres (570 km). Elle est le seul lien routier qui relie Baie-Comeau à Fermont et la province de Terre-Neuve-et-Labrador aux grands centres du Québec.

Les usagers empruntant la route 389! On a des résidents, à la portion sud de la 389, des camionneurs, des travailleurs, des services d'urgence et des touristes et villégiateurs.

525 C'est un axe stratégique pour l'accès aux ressources et au développement économique du Nord québécois, le Plan Nord. C'est une route qui a été construite en plusieurs étapes. Donc on constate que plusieurs catégories d'usagers empruntent la route 389; certains régulièrement, d'autres occasionnellement, alors que certains n'y circulent que très rarement, on parle ici des touristes, des camionneurs de l'extérieur par exemple.

530 Comme la route 389 a été construite au départ comme chemin de pénétration pour la construction des barrages et pour accéder aux ressources, elle n'a pas été construite selon les normes d'une route nationale du ministère des Transports, ce qui explique les déficiences géométriques qu'on y retrouve.

535 Donc les caractéristiques de la route ne sont plus adaptées aux besoins actuels. Parmi les principaux problèmes observés dans les différents segments à l'étude mentionnons : des accotements trop étroits et de largeurs variables, des pentes accentuées et des courbes prononcées, un tracé sinueux, des distances de visibilité insuffisantes, des parois rocheuses à proximité de la chaussée, peu de zones de dépassement, drainage de la route déficient et on a un état de dégradation avancé de la route et de ses abords à certains secteurs.

540
545 Donc quelques photos illustrant les problématiques principales qui viennent d'être énoncées. Donc ici on voit un aménagement de courbes horizontale et verticale problématiques où l'usager de la route peut difficilement percevoir la courbe horizontale. La visibilité à l'intérieur de la courbe est également insuffisante.

550 Sur la prochaine photo, donc on voit les parois rocheuses qui sont très près de la chaussée, l'absence de fossés, un accotement étroit, aussi un risque d'éboullis sur la chaussée.

L'autre photo c'est un petit peu les mêmes problématiques mais avec une vue plus rapprochée des problématiques.

555 Et finalement les tracés sinueux, encore une fois un drainage inexistant, là, on voit qu'il y a pas de fossé du tout du côté gauche.

Donc c'est le lot de la route 389, là, c'est des problématiques qu'on retrouve régulièrement sur la route.

560 Donc le programme vise à améliorer et sécuriser l'accès aux ressources et au territoire du Nord québécois, à augmenter la sécurité et le confort des usagers en améliorant significativement la géométrie de la route, assurer une meilleure fluidité de la circulation et réduire le temps de parcours des usagers.

565 À ce jour, les tracés retenus pour le programme d'amélioration entraîneraient au minimum une réduction du temps de parcours de quarante-cinq (45) minutes entre Baie-Comeau et Fermont, ce qui représente une économie de coût de transport estimée à trois point neuf millions (3,9 M\$) annuellement pour l'ensemble des usagers de la route 389.

570 Plusieurs activités d'information et de consultation du programme ont été réalisées depuis 2011. On a entre autres rencontré les MRC de Manicouagan et Caniapiscau, les villes de Baie-Comeau et Fermont, le MERN, le MFFP, le MDDELCC et ministère des Pêches et Océans Canada.

575 On a rencontré la CRÉ et la CAR, la Chambre de commerce de Manicouagan, la SADC, ID Manicouagan, la Jeune chambre de commerce de Manicouagan, le Conseil des Innus de Pessamit, le Conseil des Innus de Uashat, les groupes environnementaux et les populations de Baie-Comeau et des environs, de Fermont, de Sept-Îles, de Pessamit et de Uashat mak Mani-Utenam. La plupart de ces groupes ont été rencontrés à plusieurs occasions depuis 2011.

580 Donc les projets maintenant. Voici la localisation des trois (3) projets faisant l'objet de la présente audience publique. Donc on voit, avec les petits cercles orange, le projet B entre les kilomètres 0 et 22 qui est, dans le fond, au pied du barrage Manic-2, entre le kilomètre 0 et 22.

585 Sur la prochaine diapo, on voit le projet D qui est situé du kilomètre 22 au kilomètre 110 et finalement, le projet E qui est du kilomètre 110 au kilomètre 212, qui est trois kilomètres (3 km) environ au sud du barrage Daniel-Johnson, Manic-5.

590 Côté enjeux, donc voici une liste exhaustive des principaux enjeux! Côté milieu humain, amélioration de la sécurité routière et de la fluidité de la circulation, maintien des accès aux chalets, résidences, sentiers de piégeage, commerces et industries pendant et après les travaux, maintien de la circulation lors des travaux, coordination des déplacements des infrastructures de services

publics. Comme vous le savez sur la route 389, il y a beaucoup d'utilités publiques, des lignes de transport, des lignes de distribution d'Hydro-Québec et d'Hydro-Québec TransÉnergie.

595

Côté milieu physique, bien, le gros enjeu qu'on a, c'est optimiser un tracé dans un secteur qui est montagneux, qui est très accidenté avec présence de nombreux lacs et cours d'eau.

600

Et milieu naturel, bien, on a la présence de milieux aquatiques et humides et présence d'espèces fauniques à statut particulier.

605

Pour l'analyse comparative des solutions, donc les scénarios de tracés ont été comparés entre eux à l'aide d'une analyse multicritère basée sur les trois (3) grands thèmes suivants : la sécurité, l'accessibilité et la fluidité de la route, le milieu naturel et humain, et les aspects économiques du projet.

610

L'analyse multicritère permet au ministère d'évaluer les corridors de façon objective en leur donnant un pointage; celui ayant obtenu le meilleur résultat est privilégié.

Donc pour le projet B, les corridors qu'on a étudiés, donc le scénario 1, on voit la carte ici qui démontre le corridor 1 qui consiste à corriger la route 389 dans son axe actuel de l'intersection des routes 138 et 389 jusqu'au pont enjambant la rivière Manicouagan devant le barrage Manic-2, soit des kilomètres 0 et 22.

615

Sur l'autre diapo, on voit le scénario 2! Il consiste à relocaliser les quatre (4) premiers kilomètres via l'avenue du Labrador et le parc industriel Jean-Noël-Tessier soit entre les secteurs Ouest et Est de la ville de Baie-Comeau, où le concessionnaire automobile Nissan est situé, pour ceux qui savent pas c'est où l'avenue du Labrador. Donc entre les kilomètres 4 et 22, les corrections prévues de la route sont les mêmes que pour le corridor 1, soit la correction de la route dans son axe actuel.

620

Finalement, on a regardé le corridor du scénario 3 qui, dans le fond, qui consiste à relocaliser la route 389 à l'ouest de la rivière Manicouagan via le chemin de la Scierie-des-Outardes et la route de contournement de Manic-2.

625

Pour le projet D, on peut voir sur la carte les quinze (15) segments à l'étude du projet D qui sont visés par la Procédure d'évaluation environnementale. Les dix (10) premiers sont situés entre les kilomètres 22 et 70, les cinq (5) derniers entre les kilomètres 76 et 106. À l'intérieur du projet D, les longueurs des segments, ça varie entre un (1 km) et huit kilomètres (8 km).

630

Pour le projet E, c'est aussi un projet multisegment. Donc sur la carte, la première carte, on voit les six (6) premiers segments à l'étude entre les kilomètres 116 et 168, et sur la deuxième, on

635 voit les cinq (5) derniers segments à l'étude entre les kilomètres 170 et 212. Donc on voit que les projets ont des longueurs variables.

640 Solutions retenues. Les solutions retenues permettront d'améliorer la sécurité en corrigeant les courbes prononcées, en éliminant les pentes abruptes en respect des normes de pentes maximales de sept pour cent (7 %) si possible, en éloignant les parois rocheuses de la chaussée, en améliorant les distances de visibilité autant sur la route qu'aux accès et aux intersections, d'améliorer le confort des déplacements et d'assurer la fluidité en augmentant les possibilités de dépassement, en ajoutant des voies auxiliaires pour véhicules lents et en diminuant les temps de parcours.

645 Maintenant les tracés privilégiés! Pour le projet B, donc l'analyse du multicritère a permis au ministère d'établir le scénario 2 comme étant celui à privilégier. Donc c'est un nouveau tronçon, comme on l'a dit tantôt, sur les quatre (4) premiers kilomètres et l'amélioration de la route actuelle entre les kilomètres 4 et 22.

650 Ce scénario répond davantage aux objectifs de sécurité, aux objectifs de développement de la ville de Baie-Comeau et ce, à un coût inférieur au scénario 1.

655 Pour les tracés privilégiés des projets D et E, on n'a pas mis toutes les cartes de tous les segments, là, on a mis des exemples, là, puis si jamais quelqu'un veut les voir, bien on les a, mais dans la présentation principale, on en a mis juste un dans chacun.

660 Donc ici, on peut voir le tracé projeté au kilomètre 42 de la route! Le tracé projeté est indiqué en orange alors que la route existante est en noir. La reconstruction se fera dans une nouvelle emprise, ce qui permettra d'éliminer un secteur problématique avec des courbes prononcées et des pentes fortes près du lac Pope. Ce segment fait l'objet d'une enquête publique du coroner suite au décès de deux (2) personnes lors d'un renversement de camion.

665 Pour le projet E, on vous présente le tracé privilégié du kilomètre 134 à 140, qui est dans le secteur du lac Couillard. Donc ça permet de corriger et d'éliminer plusieurs courbes prononcées autant horizontales que verticales. Comme il est possible de le constater sur l'image présentée, la courbe existante près du lac Gaillard, où la visibilité à l'intérieur de la courbe est insuffisante à cause de la paroi rocheuse située à l'intérieur de la courbe.

670 On va passer aux descriptions des milieux! Donc côté milieu humain, qu'est-ce qu'on a! On a des projets de développement municipaux, industriels et miniers, plusieurs zones à potentiel archéologique mais aucun vestige trouvé, des bâtiments à vocation commerciale et industrielle, on a des restaurants, motels, camping, entreprises, complexes hydroélectriques Manicouagan, Outardes et résidentielle, chalets et résidences, quelques croisements avec des lignes de transport d'Hydro-

Québec, présence d'activités autochtones, présence d'activités commerciales au raccordement des routes 138 et 389.

675 Particulièrement pour le projet B, bon on a plusieurs projets municipaux dont l'extension du parc industriel Jean-Noël-Tessier, le lien ferroviaire vers le parc industriel portuaire, un minéraloduc, site industriel portuaire, port minéralier.

680 On a des développements résidentiel, commercial ou hôtelier au sud de la 138 devant l'avenue du Labrador et on a un milieu bâti, donc plusieurs propriétés à vocation commerciale et industrielle sur les boulevards Laflèche, Pierre-Ouellet et Comeau ainsi que sur l'avenue du Labrador, plusieurs chalets et résidences en bordure de la route 389, dont entre autres les résidents des lac Couillard, Fer à Cheval, Denise et Frigon.

685 Pour le milieu physique, donc on a une topographie qui est vallonnée à montagneuse, on a quelques titres d'exploitations de claims miniers actifs et inactifs, sites avec potentiel de contamination.

690 Côté milieu naturel, c'est essentiellement boisé, présence de milieux humides, tourbières et lacs, présence de cours d'eau avec habitat du poisson et présence confirmée ou potentielle d'espèces fauniques à statut particulier.

695 Donc on a quelque vingt-trois (23) espèces fauniques à statut particulier, menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées, sont susceptibles d'être présentes dans la zone d'étude. La présence de certaines espèces a été confirmée lors des inventaires alors que les autres espèces sont potentiellement présentes car il en est mention dans les banques de données.

700 Donc la description du milieu, il y a des espèces fauniques à statut particulier observées ou potentielles présentes. Donc on a ici quelques exemples, là, qu'on a rencontrés : le quiscale rouilleux a été observé dans la zone d'étude dans les segments situés au nord du kilomètre 164, l'engoulevent d'Amérique et la moucherolle à côtés olive ont aussi été observés dans un seul type d'habitat particulier qui est des grands brûlis et c'est situé à l'extérieur de la zone d'étude locale.

705 Enfin, des micromammifères comme le campagnol des rochers et des mammifères tels le caribou pourraient potentiellement fréquenter la zone d'étude, mais aucun inventaire particulier pour ces espèces n'a été réalisé dans le cadre des études d'impact des trois (3) projets présentés ce soir.

710 Côté milieu naturel observé, bien on voit ici qu'on a des marais et tourbières; on a rencontré la sarracénie pourpre, des marécages arbustifs et tourbières, sapinières à sapin baumier, des pessières à épinette noire et des étangs à castor qui sont, entre autres, des milieux qu'on retrouve régulièrement sur la 389.

715 Côté milieu humain maintenant, principaux impacts et mesures d'atténuation. Donc les impacts : création d'emplois et retombées économiques pour les travaux préparatoires; on a le déplacement d'infrastructures de services publics Hydro-Québec et acquisition possible de portions de terrains privés et publics requise par la nouvelle emprise de la route.

720 Donc comme mesures d'atténuation pour les déplacements d'utilités publiques, bien, c'est d'assurer une coordination rigoureuse avec eux pour le déplacement pour assurer la bonne marche des déplacements et de nos travaux; et concernant les acquisitions, bien, c'est de rencontrer chaque propriétaire concerné et locataire s'il y a lieu pour initier la démarche d'acquisition le plus tôt possible pour ne pas retarder le début des travaux.

725 Maintenant, milieu humain pendant les travaux. Donc on a un impact potentiel sur des activités autochtones : campements, sentiers de piégeage, réserve de castors de Bersimis dans les projets D et E, relocalisation de sentiers de motoneige et de quad dans le projet B, relocalisation d'accès aux chalets et aux résidences, perturbation temporaire de la circulation, impacts temporaires sur la qualité de vie, dynamitage, bruit, poussière.

730 Donc pour les mesures d'atténuation concernant les activités autochtones, bien, ça va être le maintien des accès et toujours avoir une bonne communication avec la communauté, les tenir informés.

735 Relocalisation de sentiers, c'est établir, en collaboration avec les associations et clubs de motoneige et quad, les sections de sentiers qui devront être relocalisées. On se parle assez régulièrement.

Relocalisation d'accès aux chalets, bien, c'est le maintien des accès aux chalets et aux résidences en tout temps pendant les travaux.

740 Après ça, côté circulation, bien, on a pensé nos tracés, nous, en fonction de garder la circulation sur la route existante le plus possible et toujours avoir une voie en circulation.

745 Impacts temporaires sur la qualité de vie, bien, c'est de communiquer à l'avance les entraves et les périodes de dynamitage aux usagers lors des travaux, limiter les perturbations sur la quiétude des résidents. Puis ça, on compte le faire avec des plages horaires à respecter pour le dynamitage. Et la pose d'abat-poussière pour éviter ou limiter la poussière lors de nos travaux.

750 Milieu humain après les travaux. Donc c'est : amélioration de la sécurité routière et de la fluidité de la circulation, et réduction du temps de parcours; un meilleur accès au lac Petit-Bras et ses activités récréatives dans le projet B; amélioration du climat sonore pour l'ensemble des résidents sur

la route 389; création d'emplois et retombées économiques; position stratégique pour le développement du parc industriel Jean-Noël-Tessier.

755 Impacts et mesures d'atténuation. Donc : diminution du débit de circulation sur le boulevard Comeau limitée en raison du maintien de la route existante entre les kilomètres 0 et 4 du projet B, ainsi que par l'aménagement d'un carrefour sécuritaire au raccordement de la route existante avec le nouveau tracé de la route, qui est la diapositive suivante.

760 Donc cette photo est à titre d'exemple. Le carrefour qui sera aménagé au kilomètre 4 sera identique à celui-ci, mais la longueur de la voie réservée de virage à gauche sera plus longue que celle sur cette photo en fonction du débit de circulation afin d'avoir une longueur suffisante.

765 Donc ceux qui se posent la question, c'est le carrefour ici qu'on voit à l'intersection du chemin menant au barrage Outardes-3, donc il y a pas un débit de circulation très élevé, c'est pour ça que la voie d'emmagasinage est plutôt courte. Donc celui qui sera aménagé au kilomètre 4, là, la voie d'emmagasinage va être pas mal plus longue que ça. C'était pour monter un petit peu le type d'aménagement qui va être fait.

770 Maintenant pour le milieu physique et naturel avant les travaux. Donc présence de sites potentiels contaminés, les sites potentiels non caractérisés le seront avant les travaux. Si jamais des contaminants au-delà des concentrations permises sont observés, la gestion des sols contaminés sera faite conformément aux lois en vigueur lors des travaux.

775 Milieu physique et naturel pendant les travaux. Donc les impacts : on va avoir une perte ou dégradation des milieux humides et perte d'habitats du poisson, perte de couverts forestiers et perturbation de la faune et des habitats, modification temporaire de l'écoulement des eaux de surface et de la qualité de l'eau.

780 Comme mesures d'atténuation, donc pour les dégradations des milieux humides, c'est protection des cours d'eau et des milieux humides durant les travaux, compenser les pertes d'habitats du poisson et des milieux humides notamment par la réalisation d'aménagements de compensation dans la zone d'étude.

785 Pour ce qui est du couvert forestier et de la perturbation de la faune, nos mesures d'atténuation, c'est le respect des périodes de restriction pour les travaux dans l'eau et le déboisement, maintenir la libre circulation des poissons durant les travaux et végétaliser les milieux perturbés.

790 Finalement, bien, pour les eaux, la qualité des eaux, c'est l'installation de ponceaux temporaires et permanents pour assurer l'écoulement des cours d'eau, présence de trousses d'urgence en cas de déversement et mise en place d'un protocole d'intervention d'urgence.

795 Maintenant, pendant les travaux, la suite sur ces milieux-là, aussi on a des impacts, un risque d'érosion des sols et de transport des matériaux fins vers les cours d'eau; présence ou introduction d'espèces floristiques envahissantes et impacts potentiels sur les espèces fauniques vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées.

800 Donc nos mesures d'atténuation, c'est de mettre en place des mesures de protection contre l'érosion et le transport des sédiments vers les cours d'eau, effectuer le suivi et le contrôle des espèces floristiques envahissantes – ça, on le fait déjà à la Direction de la Côte-Nord – respecter les périodes de restriction pour les travaux dans l'eau et le déboisement, maintenir la libre circulation du poisson durant les travaux.

805 Et finalement, après les travaux, pour le milieu physique et naturel, bon, impacts et améliorations, c'est : écoulement des eaux de surface régularisé, végétalisation des milieux perturbés, compensation de la perte d'habitats du poisson et de milieux humides, notamment par la réalisation d'aménagements de compensation dans la zone d'étude, renaturalisation des sections routières abandonnées.

810 On voit un petit peu, là, on voit quelques photos d'exemples de renaturalisation d'une route abandonnée. On voit ici, sur les premières photos, un exemple au kilomètre 28 sur la route 172 à Sacré-Cœur, des travaux qui ont été faits en 2010. Le deuxième exemple est toujours au kilomètre 28 de la route 172.

815 Une troisième photo, donc c'est un exemple de renaturalisation d'une route abandonnée. C'est un milieu humide qu'on voit lors des travaux en 2013 et l'autre photo qui va apparaître, ce que ça donne en 2015. Donc on peut voir que le milieu humide a commencé à pousser, on voit des quenouilles et c'est un habitat important qu'on a créé.

820 Finalement, au kilomètre 97, travaux réalisés en 2012 et l'autre photo, c'est la route 138 au lac Gobeil près de Tadoussac, c'est des travaux qui ont été réalisés en 2004, donc les arbres commencent à pousser, ça pousse pas vite, là, mais ça pousse!

825 Donc échéancier du programme! Pour le projet B, étape en cours, on est présentement, donc, en période d'audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le BAPE, du 5 octobre au 4 février 2016.

830 Les prochaines étapes : dossier d'opportunité au Conseil des ministres, poursuite du processus environnemental en vue de l'émission du décret environnemental, préparation de l'étude d'avant-projet définitif, préparation des plans et devis, obtention des autorisations environnementales, dossier d'affaires au Conseil des ministres, appel d'offres, réalisation du projet, construction.

835 Pour les projets D et E, étape en cours, on est aussi en période d'audience publique du Bureau d'audiences publiques. Et les prochaines étapes, bien, c'est le processus, la poursuite du processus environnemental en vue de l'émission des décrets environnementaux, préparation des plans et devis, obtention des autorisations environnementales, appel d'offres public et réalisation du projet, construction.

840 Côté coûts et suivis, donc ces projets s'inscrivent dans le programme d'amélioration de la route 389 et sont réalisés à l'intérieur d'une enveloppe budgétaire globale de quatre cent soixante-huit millions (468 M\$).

845 Pour le projet B, le coût du projet incluant l'ensemble des activités sera précisé à l'étape du dossier d'affaires, telle qu'exigée par la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

850 Pour les projets D et E, certaines interventions des projets D et E sont déjà en cours sur les segments en cours qui sont non assujettis à la Procédure d'évaluation environnementale; les autres segments seront réalisés en fonction des priorités d'intervention, des disponibilités budgétaires et des autorisations gouvernementales pour l'ensemble du programme d'amélioration de la route 389.

Voilà ce qui complète la présentation principale.

855 Aussi vous pouvez communiquer avec nous par courriel à l'adresse affichée à l'écran, qui est le cotenord@mtq.gouv.qc.ca ou visiter notre site Internet qui est le www.mtg.gouv.qc.ca.

Merci de votre attention.

860 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Merci monsieur Bernatchez. Monsieur Bérubé!

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

865

Bon alors, si vous voulez bien, comme la première audience se situe à Pessamit, alors on a cru bon de faire un historique de la démarche de consultation auprès de la communauté faite jusqu'à maintenant.

870

Alors ça va être un petit peu redondant au début, là, cartes de localisation des projets B, D et E, obligation de consultation du MTQ, consultation type au MTQ, historique de la démarche de consultation par le MTQ et conclusion.

875

Donc on répète un peu! Le projet B, c'est entre Baie-Comeau et Manic-2; le projet D, c'est entre le barrage Manic-2 et le nord du barrage à Manic-3; le projet E se situe au nord du barrage à Manic-3 jusqu'au barrage à Manic-5.

880

En ce qui concerne l'obligation de consultation du ministère, donc au cours de la dernière décennie, de nouvelles exigences en matière de droits autochtones ont été fixées par différentes décisions judiciaires, dont l'obligation de consulter les Autochtones et, s'il y a lieu, de les accommoder.

885

Cette obligation prend naissance lorsque le gouvernement a connaissance de l'existence potentielle d'un droit ancestral revendiqué, lequel est souvent lié au territoire, exemple chasse, pêche, piégeage, et qu'il envisage des actions susceptibles d'avoir un impact sur celui-ci.

890

Lorsqu'une telle obligation prend naissance dans le cadre de projets qu'il envisage, le MTQ se doit de prendre en considération les droits et intérêts revendiqués par les Autochtones, conformément au Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones.

895

À la lumière des préoccupations émises par le groupe consulté, le MTQ cherchera à limiter les répercussions liées à ses projets par des mesures d'accommodements appropriées.

Donc, consultation type au ministère des Transports! Initiation du processus de consultation et transmission des informations pertinentes; échange d'information, par lettre ou rencontre, en vue de recueillir les préoccupations quant aux droits et intérêts revendiqués; analyse des éléments afin de déterminer la nécessité de convenir d'accommodements.

900

En l'absence d'impact potentiel véridique sur les droits et intérêts, aucun accommodement évidemment; échanges et discussions sur la recherche des mesures d'accommodement donc, concernent généralement la grande faune, l'environnement et l'archéologie.

Dans certains cas, la modification d'une partie du projet lui-même peut être envisageable, exemple traverse pour animaux, bassins, etc.

905

Donc après ça, il faut entériner les mesures convenues entre les deux parties.

Donc pour permettre au Conseil de bande de se familiariser avec le projet afin qu'il puisse formuler leurs préoccupations à son égard, le MTQ doit mettre à leur disposition tous les documents nécessaires et pertinents. Le Conseil de bande doit faire connaître leurs préoccupations dans un délai raisonnable.

910

Le ministère doit demeurer ouvert et à l'écoute en demandant, au besoin, des précisions sur les droits et intérêts revendiqués. En l'absence de réponse des groupes autochtones consultés dans les délais indiqués, la démarche du MTQ précise d'aviser par lettre de la poursuite du projet.

915

Au niveau de l'historique de la démarche de consultation! De septembre 2011 à septembre 2013, le ministère s'est adressé à six (6) reprises, par lettre, au Conseil de bande de Pessamit, l'invitant à venir assister à une présentation du programme d'amélioration de la route 389.

920

L'objectif des rencontres proposées était d'informer le Conseil de bande et la communauté du programme et de recueillir leurs commentaires, questions, attentes ou préoccupations ainsi que d'établir des mécanismes de collaboration tout au long de la réalisation du programme.

925

En 2013, deux rencontres qui se sont tenues en janvier et octobre, et une journée porte ouverte en novembre; la journée porte ouverte en novembre a eu lieu dans ces mêmes lieux. Ça a été organisé par le ministère en collaboration avec le Conseil de bande.

La journée porte ouverte, on avait invité tous les mandataires des firmes qui avaient des cartes montrant les tracés puis les différents projets qui étaient sur tous les murs, c'était vraiment à grande échelle, et chaque personne intéressée ou chaque famille pouvait se présenter et discuter directement avec les concepteurs des ouvrages pour faire part de leurs préoccupations, puis c'était dans un climat plus intimiste mettons. Alors chacun avait le loisir de venir.

930

Après la rencontre de janvier 2013, lors de laquelle le ministère a répondu aux questions du Conseil de bande, deux lettres invitant celle-ci à transmettre ses préoccupations à l'égard du projet ont été transmises au Conseil de bande. Une troisième lettre a donc été envoyée au Conseil de bande pour l'informer qu'à moins d'avis contraire, le MTQ comprenait que la communauté n'avait pas d'autres préoccupations par rapport au projet et mettait fin à la consultation.

935

940

Ceci dit, nous avons toujours dit que nous serions ouverts à toute discussion et que nous allons continuer à informer la population en général et la communauté de tous les événements ou

tous les développements concernant ce projet-là, parce qu'on a joué la carte de la transparence depuis le début.

945

Néanmoins, deux autres rencontres, dont une activité d'information porte ouverte pour la communauté, se sont tenues à Pessamit par la suite, à la demande du Conseil de bande. Le Conseil de bande s'est montré favorable et ouvert à ce qu'on vienne présenter ici et on les remercie.

950

Les préoccupations qui ressortaient des rencontres portant sur le programme en entier sont notamment : être consultés dès le début du projet. Il y avait des inquiétudes quant aux impacts sur les activités des membres de la communauté, plus particulièrement sur l'environnement et le milieu humain. Il y avait un souhait de participer à l'étude d'impact. Ils voudraient avoir accès aux documents de la présentation.

955

Le territoire concerné par le programme est situé sur le territoire ancestral revendiqué par la communauté, et la consultation doit porter sur l'atteinte aux droits revendiqués; le souhait d'être considérés comme partenaires dans le projet.

960

Il y a eu une tenue d'une journée porte ouverte dans la communauté. Depuis la journée porte ouverte, la communauté n'a soulevé aucune autre requête au MTQ dans le cadre du processus de consultation.

965

Également, de 2014 et 2015, différents échanges, sans lien avec le processus de consultation, ont également permis d'entretenir une relation de partenariat avec la communauté. À titre d'exemple, on a un comité de suivi qui siège de temps en temps pour le respect des clauses d'embauche de main-d'œuvre autochtone, parce que, on a convenu entre la communauté et le ministère qu'il y avait un potentiel d'environ vingt pour cent (20 %) de main-d'œuvre sur ces projets-là, qui viendrait de la communauté autochtone de Pessamit et on fait un contrôle assez serré de ces pourcentages-là de main-d'œuvre autochtone, tout le long des travaux qui vont avoir lieu sur la 389.

970

Donc en conclusion! Conformément à son cadre d'application en consultation autochtone, le ministère considère avoir rempli son obligation de consulter. Néanmoins, au-delà du processus de consultation, le MTQ demeure toujours ouvert à prendre en considération tout commentaire et préoccupation que pourrait soulever la communauté de Pessamit afin de réduire les impacts du projet sur le territoire.

975

980

Et j'ajouterais que ça fait des décennies qu'on fait affaire avec la communauté autochtone de Pessamit et que ça va très bien.

Alors merci.

985 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Merci de votre présentation monsieur Bérubé.

990 Alors le registre est maintenant ouvert, nous allons prendre une pause de quinze (15) minutes et nous allons revenir pour procéder à la période de questions. Je vous remercie.

995

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

**REPRISE DE LA SÉANCE
PÉRIODE DE QUESTIONS
JEAN-MARIE PICARD**

1000

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Je vous inviterais à prendre place.

1005

Je vous rappelle ma demande de mettre vos téléphones et votre matériel électronique en mode sourdine s'il vous plait.

1010

Et on comprend évidemment que la présentation que vous avez faite, monsieur Bérubé, vous et votre équipe, va être déposée à la Commission, merci.

Actuellement, nous avons des gens qui se sont inscrits au registre. J'inviterais monsieur Jean-Marie Picard, s'il vous plait, à venir présenter ses questions.

1015

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

Bonsoir monsieur le Président.

1020

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Bonsoir monsieur Picard.

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

1025

Évidemment, j'ai droit à deux (2) questions, si j'ai bien compris?

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1030

Deux (2) questions avec des préambules très courts. On comprend qu'on va direct au sujet, puis je vous inviterais à poser vos questions.

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

1035

Évidemment, la première question concerne l'obligation de consulter et d'accommoder.

On comprend bien que l'obligation de consulter et d'accommoder, c'est une seule et unique obligation. Voici la question!

1040 Quand le promoteur nous présente sa consultation ou son information, où fait-on la différence de l'information et de la consultation?

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

OK. On va essayer de répondre à cette question-là, monsieur Picard. Monsieur Bérubé.

1045 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

1050 Moi, je dirais, la différence entre consultation et information, bien en fait, l'information relève surtout, à mon sens, relève surtout de Transports Québec, c'est-à-dire qu'on doit vous informer de nos intentions en ce qui a trait aux projets qui sont envisagés. C'est-à-dire, on doit faire état de qu'est-ce qu'on a l'intention de faire, exemple, là, pour la 389, qu'est-ce qu'on veut faire comme intervention sur la 389 pour l'améliorer, la sécurité et tout ça, comme on a expliqué dans la présentation.

1055 Au niveau de la consultation, bien, quand on a rencontré le Conseil de bande, puis quand on a rencontré la communauté, c'est ce qu'on a fait.

1060 En fait, les deux (2) fois qu'on a rencontré le Conseil de bande, on a demandé au Conseil de nous donner l'information au niveau des pratiques ancestrales sur le territoire de la 389. C'est-à-dire, est-ce que vous avez des activités de piégeage, de chasse, toutes sortes d'activités reliées aux communautés autochtones.

Et on a pris en considération toutes ces activités-là en rapport à notre projet.

1065 On a aussi, lors des séances de consultation publique qui ont été tenues ici le soir, on a colligé toute l'information des personnes qui sont venues nous voir pour chacun des projets, puis qui nous ont dit c'était quoi leurs préoccupations, puis qu'est-ce qui les inquiétait, bon, puis ils nous ont fourni l'information, à savoir quelles étaient leurs pratiques sur ces territoires-là.

1070 Et toutes ces données-là et ces informations-là ont été prises en compte dans notre étude d'impact. Donc chacune des firmes qui avaient à produire des études d'impact devait tenir compte de ces préoccupations-là et l'inscrire dans l'étude d'impact avec les mesures de mitigation ou les mesures d'atténuation requises pour accommoder les pratiques sur le territoire de la route 389.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1075

Est-ce que vous seriez à même de pouvoir nous donner certains exemples que vous avez pris en considération, suite aux commentaires que vous avez reçus de la communauté, puis dans quelle mesure ça a été intégré dans votre approche au niveau de la planification des travaux?

1080

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

Sophie Tardif qui est responsable des relations avec les communautés autochtones pour le territoire de la Côte-Nord, Sophie, est-ce que tu aurais des exemples particuliers à nous fournir ce soir à ce sujet-là?

1085

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Venez à l'avant, madame, il y a une place pour vous, il y a un micro, je vous inviterais à vous avancer pour pouvoir nous présenter votre réponse.

1090

PAR Mme SOPHIE TARDIF :

Bonjour, Sophie Tardif, je suis adjointe au directeur pour le ministère des Transports, Direction de la Côte-Nord.

1095

Il y a un exemple qui me vient en tête au niveau des sentiers de piégeage.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1100

Dans quelle mesure ça s'est reflété dans votre approche de planification du projet?

Est-ce que vous avez déplacé des ouvrages? Est-ce que vous avez changé un calendrier en fonction des saisons? Comment ça se répercute? C'est un peu ça la question.

1105

PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :

Bien en fait, le sentier de piégeage, dans les segments qu'on construit présentement, il n'y en a pas.

1110

On a un terrain qu'on a pris une gestion dessus pour stocker des matériaux en surplus.

1115 Il y a un sentier de piégeage qui passe en plein milieu. Donc on a envoyé une lettre à la communauté leur demandant s'ils ont des intérêts à ce sentier-là, s'il existe vraiment, et il y a eu un feu de forêt dernièrement, donc il n'y a plus d'arbres. Ça fait que c'est tout un sentier!

Donc on a envoyé une lettre il y a peut-être quelques semaines. On avait demandé d'avoir une réponse, puis je crois qu'on n'a pas eu de réponse.

1120 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

D'accord. D'autres exemples? Merci.

Monsieur Picard, votre deuxième question.

1125 **PAR M. JEAN-MARIE PICARD :**

Ma deuxième question concerne la présentation de trois (3) projets dans une même audience. Il y a trois (3) avis de recevabilité qui ont été émis par le ministère suite aux analyses des différents ministères.

1130 Et on nous dit, sur les trois (3) projets, c'est pas l'ensemble du parcours, du tronçon qui est analysé. L'exemple que je vous donne, au kilomètre 93. Les travaux sont déjà commencés et sont financés par le fonds d'amélioration de la route 389, et dans l'étude d'impact et l'avis de recevabilité mentionnent que ces travaux-là sont financés par le projet d'amélioration de la route 389. Et c'est parti.

1140 Ces travaux-là, je devrais dire, sur le tronçon du tronçon Manic-2–Manic-3 sont exactement dans le créneau du projet d'amélioration de la route 389. Et on dynamite, on redresse une courbe, des travaux d'importance majeure, et on les a soustraits à l'évaluation environnementale.

1145 Quand on parle d'excavation rocheuse, monsieur le Président, je sais pas comment les ministères évaluent ça que ça n'a pas d'impact sur l'environnement.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Là, vous êtes dans l'opinion, monsieur Picard. On vous attend là-dessus le 17.

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

1150 Je souligne l'image, je ne fais que révéler les faits. Je ne fais pas de commentaire. Mes commentaires viendront assez tôt le 17 novembre.

À cet égard-là, comme je vous dis, la portion, le tronçon ou les trois (3) tronçons sont modulés à ce qu'on fasse pas l'ensemble du tronçon sur l'évaluation environnementale.

1155 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

1160 Alors on va aller voir le promoteur pour savoir comment votre approche en termes de planification des travaux, justement, entre segments assujettis, segments non assujettis, la concordance aussi avec les travaux qui sont actuellement réalisés, en gros, nous expliquer comment vous avez fait l'approche pour identifier des segments qui devaient faire l'objet d'une étude d'impact et d'autres qui devaient faire l'objet d'une autorisation distincte ou en fonction des travaux qui sont déjà réalisés.

1165 Alors pourriez-vous nous faire un tableau un peu de l'ensemble des interventions que vous faites sur le 389 en fonction des interventions que vous faites déjà actuellement et aussi la détermination de la façon dont vous avez déterminé les tronçons qui sont assujettis à la procédure d'étude d'impact.

1170 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Oui. Pour répondre à cette question-là, je vais demander à madame Sylvie Tanguay de répondre, parce que c'est notre spécialiste en environnement à Transports Québec. Alors madame Tanguay va venir faire état de comment on a procédé.

1175 **PAR Mme SYLVIE TANGUAY :**

1180 Bonsoir monsieur le Président. Pour distinguer les segments qui sont assujettis ou non assujettis à l'évaluation environnementale, le ministère a respecté la réglementation qui définit les projets qui sont visés par la Procédure d'évaluation environnementale, donc c'est défini dans le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement.

1185 Et les tronçons qui excédaient un kilomètre (1 km) ou plus et dont l'emprise moyenne excédait trente-cinq mètres (35 m) de largeur moyenne, ces tronçons-là ont été regroupés et ont fait l'objet d'une étude d'impact, donc les tronçons situés entre Manic-2 et Manic-3 ont fait l'objet d'une étude. Et les autres tronçons de plus d'un kilomètre (1 km), situés entre Manic-3 et Manic-5 ont fait l'objet d'une deuxième étude d'impact.

1190 Et pour les tronçons qui sont inférieurs à un kilomètre (1 km), donc ces projets-là ne sont pas assujettis à l'évaluation environnementale en vertu de la réglementation; par contre, le ministère a fait tous les inventaires requis, les inventaires environnementaux au même titre que ça a été fait pour les segments qui sont assujettis.

1195 Et le ministère va chercher les autorisations environnementales, soit en vertu du Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine de l'État ou encore en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement lorsque requis pour la réalisation des segments inférieurs à un kilomètre (1 km).

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1200 OK. Donc je comprends que les interventions qui se font actuellement sur la 389 font l'objet, ne font pas partie de l'étude d'impact bien entendu, mais est-ce qu'ils ont fait l'objet d'une analyse environnementale ou d'un certificat d'autorisation sous 22?

PAR Mme SYLVIE TANGUAY :

1205 Certains segments nécessitaient une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement, en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

1210 Et comme c'est des interventions qui sont régies par le Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine de l'État, ça dicte que dans certaines situations, un certificat d'autorisation est requis, dans d'autres situations, si on respecte en totalité les normes, les dispositions qui sont dans le Règlement sur les normes d'intervention, à ce moment-là un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 n'est pas nécessairement requis.

1215 Donc ça dépend des situations qui sont rencontrées dans chacun des segments courts qui sont actuellement en construction.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1220 OK. Juste un instant, j'aimerais entendre le ministère du Développement durable à ce sujet.

Comment on fait pour circonscrire en quelque sorte les éléments du projet qui sont assujettis, pas assujettis, et les éléments qui sont pas assujettis, dans quelle mesure on donne un encadrement en termes d'autorisation?

1225 **PAR Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

1230 Bien premièrement, je dirais que ce qui a été présenté par le ministère des Transports est tout à fait conforme. Effectivement, le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement assujettit les projets routiers qui sont d'une longueur de plus d'un kilomètre (1 km) et qui ont une largeur moyenne de plus de trente-cinq mètres (35 m).

1235 Dans le cas des tronçons entre Manic-2 et Manic-3, Manic-3 et Manic-5, le promoteur avait le loisir, en fait, de fonctionner de la manière dont il le souhaitait pour distinguer les segments qu'il mettait dans son étude d'impact. C'est comme ça qu'il a choisi de le faire, donc faire deux (2) grands tronçons dans lesquels il y a plusieurs tronçons assujettis.

Et il y a des tronçons courts non assujettis pour lesquels effectivement on ne les traite pas dans l'étude d'impact.

1240 Par contre, comme il a été mentionné, si les critères requis en vertu d'un certificat, en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement s'appliquent, le ministère des Transports doit l'obtenir ou alors il doit respecter le RNI comme il a été établi ou obtenir une dérogation si c'est la situation qui s'applique.

1245 Donc c'est toujours traité au cas par cas pour chacun des tronçons de construction qui sont à mettre en œuvre, à mettre en construction.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1250 Et comment on s'assure que les exigences environnementales qui seraient éventuellement fixées pour ce qui est des tronçons assujettis soient les mêmes que les tronçons qui ne sont pas assujettis?

1255 Est-ce que ça fait l'objet de normes ou d'exigences différentes ou il y a une certaine homogénéité au niveau des exigences environnementales? Je pense entre autres sur l'habitat du poisson.

PAR Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

1260 Bien, l'habitat du poisson, je pense que de façon générale, c'est assez bien pris en considération entre autres par le RNI, le Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine de l'État.

1265 Il y a plusieurs éléments qui sont pris en considération par le RNI, mais ça, je préférerais laisser les gens du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs y répondre.

Pour ce qui est de l'article 22 de la LQE, c'est le milieu hydrique, en fait, qui est évalué, et l'habitat du poisson en fait un peu partie.

1270 De façon générale, il y a collaboration entre les équipes des directions régionales du ministère de l'Environnement et du ministère de la Faune lorsqu'il y a des considérations d'habitat faunique particulièrement pour ce qui est du poisson.

1275 Donc ces éléments-là, ces enjeux-là sont pris en considération dans les certificats d'autorisation en vertu de 22.

1280 Par contre, il est certain qu'un certificat d'autorisation en vertu de 22, qui ne découle pas de la Procédure d'évaluation environnementale, n'a pas fait l'objet d'une consultation gouvernementale comme c'est le cas dans le cadre de la procédure. Donc il pourrait y avoir des éléments qui ne sont pas évalués avec la même importance, en fait.

1285 Mais c'est la prérogative de la Procédure d'évaluation environnementale d'établir que pour les projets de cette importance-là, il est jugé par le gouvernement que toutes les autorités compétentes en la matière doivent donner leur avis sur l'acceptabilité du projet, alors que les projets de moindre envergure peuvent faire l'objet simplement d'un certificat d'autorisation ou d'une dérogation en vertu du RNI ou alors simplement respecter le Règlement sur les normes d'intervention comme il se doit, en fait.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1290 Bien, vous avez tendu la perche à votre collègue du ministère de la Faune et des Parcs. Pour vous, pour Faune et Parcs, dans quelle mesure vous êtes à même de pouvoir vous prononcer quant à l'homogénéisation des exigences d'un tronçon qui est soumis à l'étude d'impact puis ceux qui sont soumis à une procédure administrative?

1295 **PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :**

1300 Tout d'abord, lorsqu'il y a un projet qui n'est pas assujéti à 31.1, nous recevons les demandes en région. C'est traité en région. Si c'est assujéti à l'article 22 de la loi et on fait l'analyse en vertu de la Loi sur la conservation et mise en valeur de la faune.

1305 Si c'est pas assujéti à l'article 22 de la LQE ou de la loi que nous appliquons, c'est assujéti aux règles des normes du RNI, en fait c'est le Règlement sur les normes d'intervention sur les terres du domaine de l'État du secteur des Forêts. C'est eux, en fait dans le règlement, il y a des articles prévus pour l'habitat du poisson. Donc c'est normé.

En fait, c'est plus mon collègue Éric qui travaille sur l'application réglementaire dans le secteur Forêt, moi, je suis au secteur Faune.

1310 Donc si ça respecte pas le RNI, ça vient dans notre secteur au niveau de la Faune. Ça prend des autorisations à ce moment-là. Donc il va y avoir des demandes au niveau faunique et ça prend des autorisations en vertu de 128.7 de la loi.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1315 Je vous pose la question parce que c'est vous qui avez la parole, mais dans quelle mesure on s'assure de la prise en considération des effets cumulatifs entre un projet qui est assujetti à l'étude d'impact puis ce qui n'est pas assujetti à l'étude d'impact?

1320 Il y a quand même des aspects cumulatifs. Je pense qu'une intervention est quand même importante sur des segments dans un milieu qui est quand même semblable, entre guillemets, où là, on va fixer certaines exigences pour ce qui est des segments qui sont soumis à l'étude d'impact, comment on s'assure de la prise en considération des effets cumulatifs?

1325 **PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :**

Valérie, peux-tu répondre?

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1330 Bien là, je posais la question à Faune et Parcs.

PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :

1335 Ah, à moi?

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1340 Bien, c'est vous qui avez la parole. Après ça, je redonnerai la parole à madame Saint-Amant.

PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :

1345 Nous, je dois répondre qu'on les fait vraiment segment par segment, puis on fait pas l'évaluation des impacts sur chaque – donc on les traite séparément, en fait. C'est ça, dans l'analyse au niveau de l'habitat du poisson. On fait des compensations, on demande des compensations mettons par exemple s'il y a des impacts dans le milieu, si par exemple des superficies affectées. Nous, on travaille juste sur un tronçon à la fois.

1350 On fait pas l'accumulation de tout. Je donne un exemple, sur le kilomètre 202 par exemple, donc s'il y a des impacts, on va travailler sur des compensations juste pour ce segment-là uniquement, quand c'est pas en vertu de la Procédure des évaluations environnementales, ce qu'on vit aujourd'hui.

1355 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Alors pour le ministère du Développement durable, l'aspect cumulatif?

1360 **PAR Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

J'inviterai par la suite ma collègue Natalie Fantin à venir vous amener quelques informations supplémentaires, mais j'aurais aimé quand même vous parler d'un élément qui est particulier à ce projet, du fait de sa longueur.

1365 Un des aspects sur les impacts cumulatifs qui est intéressant, c'est qu'il y a des discussions qui ont été commencées, amorcées avec le ministère des Transports pour traiter de l'impact sur les milieux humides, et de traiter cet impact-là pour l'ensemble du projet de réfection de la route 389.

1370 Et le ministère des Transports pourra le confirmer, ils se sont engagés, dans le fond, à travers nos discussions, il n'y a rien encore de formel qui est déposé, mais les discussions sont entamées, et le ministère des Transports est prêt à inclure tant les segments courts que les segments longs dans son analyse des impact sur les milieux humides.

1375 Donc on a au moins cet enjeu-là qui est quand même un enjeu important sur le territoire de prendre en considération tous les milieux humides dans une analyse cumulative.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1380 Vous aviez un collègue qui pourrait ajouter un complément d'information?

PAR Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

Est-ce que tu veux ajouter quelque chose, Natalie?

1385 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Je vous inviterais à venir prendre le micro.

1390 **PAR Mme NATALIE FANTIN :**

Bonsoir. Mon nom, c'est Natalie Fantin, je suis de la Direction régionale de l'analyse à Baie-Comeau pour le ministère de l'Environnement.

1395 Nous, dans le fond, c'est que lorsqu'on a des tronçons qui ne sont pas assujettis aux études d'impact, généralement on peut les recevoir en demande d'avis d'assujettissement s'ils sont assujettis à un article 22 de la LQE, donc un certificat d'autorisation.

1400 Ou bien souvent, s'ils sont sur les terres du domaine de l'État et que le RNI s'applique, à ce moment-là, c'est le secteur Forêt du MFFP qui analyse la demande.

1405 À certaines distances de mettons quand la route longe un cours d'eau, à certaines distances, le ministère des Forêts peut venir nous consulter ou nous concerter, soit le secteur Faune ou le secteur Environnement. Après ça, les demandes peuvent être analysées conjointement, et dans certaines situations, il peut y avoir des certificats d'autorisation qui sont nécessaires.

Dans le cas des certificats, ça, c'est une entente qu'il y a entre les trois (3) secteurs.

1410 Et pour ce qui est des effets cumulatifs, comme Valérie ma collègue le mentionnait, c'est que dans les études, justement dans les certificats d'autorisation qui ne font pas partie des évaluations environnementales, nous, on tient compte de l'ensemble du projet également pour éventuellement les demandes de compensation.

1415 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Merci. Je me tourne auprès de monsieur Bérubé du ministère des Transports! Pour vous, vous comprenez un peu la problématique, des segments assujettis, des segments non assujettis, homogénéisation, aspect cumulatif, j'aimerais vous entendre là-dessus.

1420 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Absolument. Le 20 avril 2011, le MTQ a présenté le programme d'amélioration de la route 389 dans son entièreté à la Direction des évaluations environnementales du MDDELCC.

1425 On a présenté l'entièreté du projet.

On a convenu avec eux, et on pourra déposer les extraits de comptes rendus avec les noms de toutes les personnes de tous les organismes qu'on a rencontrés, autant provinciaux que

1430 fédéraux, pour s'entendre sur comment il fallait présenter le programme, dans quel format il fallait le présenter et quelles sortes d'autorisations il fallait y avoir pour chacun des projets qu'on faisait.

1435 Vous comprendrez, quatre cent soixante-huit millions (468 M\$) d'investissement, on va se préparer d'avance! On n'ira pas au cas par cas, puis on laissera pas lieu à l'interprétation puis à l'improvisation.

1440 Alors tout ça a fait l'objet de pourparlers avec chacun des organismes pour savoir exactement comment on allait le présenter et dans quel format on allait le présenter. Et tout ça a déjà été convenu.

1445 Donc nous, ce qu'on fait, c'est qu'on applique exactement, en fait, le processus qui avait été convenu, puis on les présente de la façon qu'on avait convenu qu'il fallait les présenter, et c'est comme ça qu'on procède.

1450 Donc ce qui explique qu'il y a certains projets qui sont déjà démarrés, parce que les processus d'autorisation étaient plus courts et on a eu des certificats d'autorisation pour débiter.

1455 Alors c'est ça qui explique pourquoi certains projets plus courts, de moins d'un kilomètre (1 km) dans certains cas, ont déjà débuté.

1460 Et au fur et à mesure qu'on obtiendra les certificats puis les autorisations pour les projets qui sont un petit peu plus longs, bien, on aura les autorisations pour procéder puis faire la construction.

1465 Ça fait que ça explique un peu comment ça a été présenté.

Puis l'effet cumulatif, en fait, chacun des organismes présents est à même d'être capable de le juger, parce qu'on les a pas présentés un par un, on les a présentés en entières. Donc s'il y avait des effets cumulatifs à prendre en considération, bien, on ne les a pas cachés.

1460 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

1465 OK. Donc je comprends que lorsque vous allez réaliser les travaux qui sont pas nécessairement sur les projets qui sont assujettis ici, vous visez quand même une prise en considération des effets cumulatifs?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

1470 Bien, comme je vous dis, en fait c'est plus les organismes à qui on s'adresse qui sont à même de mesurer la somme de tous les impacts. Parce que nous, on dit l'entièreté de toutes les interventions qu'on veut faire, on n'en a pas caché.

1475 Donc je vous dirais que, par exemple, il y a d'autres projets qu'on fait affaire seulement avec les lois fédérales, juste les organismes fédéraux où les lois s'appliquent. Dans d'autres cas, c'est des organismes provinciaux. Puis dans le cas des organismes provinciaux, il y en a plusieurs qui peuvent intervenir. Donc on essaie de distinguer les bonnes autorisations qu'il nous faut pour chacun des projets.

1480 Mais à chacun de ces organismes-là, on a présenté l'entièreté du projet jusqu'à Fermont. Ça fait que chacun était à même de mesurer l'impact de tous ces travaux-là.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1485 Alors vous nous avez invités, vous avez suggéré que vous déposeriez les comptes rendus de la rencontre?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

1490 Oui. On a tous ces documents-là puis toutes ces démarches-là, on va vous les déposer, donc ils seront consultables.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1495 S'il vous plait. Toujours en fonction d'une bonne compréhension de la part de la Commission des interventions que vous faites sur les segments qui sont assujettis, est-ce que c'est possible pour vous de nous identifier sur une carte les différents segments qui ne sont pas assujettis, puis nous dire un peu si c'est en cours de réalisation ou si c'est planifié à court ou moyen terme en termes d'interventions?

1500 C'est pour vraiment qu'on comprenne l'ensemble des interventions qui sont effectuées ou prévues sur les segments des trois (3) projets qui sont assujettis à l'étude d'impact.

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

1505 En fait, ce qu'on vous a présenté, les cartes des interventions sur les projets D et E, on a présenté les projets qui sont assujettis à l'étude d'impact.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

C'est ce qu'on a compris.

1510

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

On a d'autres cartes qui présentent l'entièreté des interventions qui se feront sur les projets D et E, alors vous aurez – en fait, ceux qui ont été présentés aujourd'hui sont dans l'étude d'impact, ceux qui sont pas présentés aujourd'hui, on va vous procurer les cartes et c'est ceux-là en fait qu'on a besoin juste de certificats d'autorisation.

1515

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

OK. On veut évidemment bien comprendre visuellement qu'on puisse réussir vraiment à démarquer ce qui est assujéti et ce qui ne l'est pas et ce que vous envisagez comme interventions actuellement. Question de compréhension.

1520

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

Oui.

1525

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

D'autres réponses? Non.

1530

Monsieur Picard, c'est les éléments de réponse qu'on peut vous fournir aujourd'hui, alors je vous remercie, puis je vous inviterais à vous réinscrire à nouveau au registre si vous voulez nous interpeller.

1535

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

Sûrement que je vais me réinscrire. J'ai pas tout compris, les certificats d'autorisation et le décret.

1540

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Merci monsieur Picard.

1545

MICHEL BÉRUBÉ

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1550

J'inviterais maintenant monsieur Michel Bérubé qui n'est pas le porte-parole du ministère des Transports, c'est un homologue.

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

1555

Merci monsieur le Président. Surtout une précision, monsieur le Président, si vous me permettez, ce sera pas nécessairement une question.

1560

Nous, on est un des requérants de la venue du BAPE dans ce dossier-là. On gardait nos questions pour demain parce que nos préoccupations vont être surtout basées alentour de la ville de Baie-Comeau.

1565

Sauf qu'on voulait préciser que nous, on ne s'oppose pas au projet et que pendant les séances d'information, on n'a pas eu l'impression que le promoteur avait vraiment des éléments concluants sur notre préoccupation.

Ça fait que je voulais mentionner ça, monsieur le Président, je vous remercie.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1570

Merci de nous le préciser. Vous comprendrez qu'on est dans la période des questions, ça fait que si vous voulez continuer, je vais vous demander de mettre un point d'interrogation.

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

1575

Au niveau des questions, on va vous les poser demain plus précisément, mais je voulais vraiment mentionner ça pour le bénéfice de la salle. Merci beaucoup.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1580

Merci monsieur Bérubé.

1585

QUESTIONS DE LA COMMISSION

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1590

On pourrait continuer pour poser certaines autres questions, je pense entre autres pour ce qui est de l'aspect faunique.

1595

Vous parlez dans votre projet que le tronçon D, que le débit journalier moyen annuel n'augmentera pas de façon significative, la mortalité routière projetée devrait être équivalente à la mortalité actuelle. Vous le mentionnez dans votre étude d'impact. Et que l'augmentation serait de un pour cent (1 %) par année pendant les vingt-cinq (25) prochaines années. On parle d'augmentation de la circulation.

1600

Compte tenu des débits de circulation anticipés sur les trois (3) tronçons, est-ce que les passages fauniques pourraient éventuellement être nécessaires? On parle pour la petite faune.

1605

Je sais que vous avez donné une précision à l'étude d'impact, différencier l'original du caribou, qui a des comportements différents, puis que les passages fauniques, ils ne se comportent pas de la même façon, donc l'utilité est différente dépendamment de quelle faune on s'adresse, mais vous avez quand même mentionné qu'il y avait de la petite faune.

Alors s'il vous plaît nous expliquer cet élément-là.

1610

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

Je vais laisser madame Tanguay répondre à cette question-là. Non?

1615

Est-ce que parmi nos mandataires, il y a quelqu'un qui pourrait répondre à cette question-là?

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1620

Mais peut-être simplement nous expliquer, pas nécessairement spécifiquement sur le projet, vous avez fait le choix de ne pas en faire, c'est ce que l'on a compris de l'étude d'impact, mais comment vous déterminez le choix d'en faire ou de ne pas en faire? Ce serait peut-être ça qui serait intéressant à vous entendre, là.

1625

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

C'est André qui va répondre.

PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :

1630 Je vais parler surtout pour la grande faune. La route 389 n'est vraiment pas une route
problématique au niveau des collisions avec la grande faune.

1635 On a sorti les statistiques d'accidents avec la grande faune, c'est négligeable, il n'y en a
vraiment pas beaucoup, comparativement à d'autres régions où ils ont mis des clôtures pour la
grande faune. Mais ça se compare vraiment pas. C'est la raison principale pourquoi on n'en met
pas.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1640 Mais c'est laissé à la discrétion du chargé de projet ou est-ce que vous avez une politique,
une directive, un encadrement, différents critères que vous appliquez en disant, bon bien, vous
venez de me répondre en partie en disant, bien écoutez, c'est pas problématique parce qu'on n'a
pas dénoté qu'il y avait des accidents avec la grande faune, donc on a décidé que, mais est-ce
que c'est encadré quelque part dans une directive ou autrement?

1645 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Il n'y a pas d'encadrement proprement dit, puis il n'y a pas de directive à Transports Québec
à ce sujet là, mais c'est pas quelque chose qui est très courant sur la Côte-Nord.

1650 Je dirais pas qu'il n'y en a pas, il y en a, mais c'est des cas exceptionnels, vraiment
exceptionnels.

PAR Mme SYLVIE TANGUAY :

1655 Pour ce qui est des passages pour la petite faune, il n'y a aucune problématique dans les
études d'impact qui a été dénotée qui justifierait l'aménagement de passages spécifiques pour la
petite faune.

1660 Par contre, ce qu'on peut mentionner, c'est qu'il va y avoir beaucoup de réaménagements
de ponceaux qui sont souvent quand même assez larges, puis souvent, c'est des ponceaux qui
sont aménagés pour le poisson, sont aussi utilisés par des petits mammifères pour traverser de
part et d'autre du milieu naturel. Donc ça peut être une façon d'améliorer l'interconnectivité entre
les habitats qui sont coupés par la route pour de la petite faune.

1665 Au niveau de la grande faune, bien, je pense qu'il n'y a pas, c'est ça, au niveau des
statistiques d'accidents.

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

1670 Bien moi, j'ai travaillé dans d'autres régions et il y avait des statistiques de ramassage
d'animaux sur la route qui étaient tenues en compte. Sur la Côte-Nord, on n'a jamais fait ça parce
que c'est très rare.

1675 Je suis sur la Côte-Nord depuis 2001, on a eu un accident, l'année passée, avec nos
employés qui a frappé un ours justement sur le territoire de Pessamit. C'était la première fois
qu'on avait connaissance qu'il est arrivé un incident de ce genre sur la Côte-Nord.

Moi-même, j'ai frappé un orignal dans Charlevoix, ça fait qu'on n'était pas sur la Côte-Nord.

1680 Mais c'est quand même des éléments qui sont assez rares, assez rares quand même sur la
Côte-Nord. Je dis pas que ça n'arrive pas, mais c'est quand même assez rare.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1685 Merci de vos réponses.

Faune et Parcs, comment on détermine ça ou encore le MDDELCC, pour ce qui est
d'éventuellement imposer ou envisager des passages fauniques, avez-vous des critères?
Comment vous déterminez que ce sera important?

1690 Là, le ministère des Transports nous répond en disant, bien nous, c'est en fonction du
risque d'accident que ça pourrait éventuellement représenter.

PAR Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

1695 Monsieur le Président, je pourrais vous répondre en fait avec l'expérience que j'ai des
différents projets de routes sur lesquels j'ai eu à travailler qui sont dans toutes les régions du
Québec. Et effectivement, il y a plusieurs régions qui mettent en place des passages fauniques
depuis quelques années. Ça s'est beaucoup développé avec la route 175 dans la Réserve
faunique des Laurentides.

1700 C'est vraiment un projet où il y a eu beaucoup de tels passages qui ont été mis en place, et
ça se justifiait, comme le ministère des Transports le disait, et pas juste le ministère des
Transports, mais aussi le ministère de la Faune, par la présence justement d'une réserve
faunique. On avait vraiment des considérations fauniques très importantes.

1705 On avait également des statistiques d'accidents très importantes aussi.

1710 Mais pour répondre vraiment à votre question, est-ce que nous, on établit des critères où, pour les projets de routes, il doit y avoir ou non des passages fauniques, cette demande-là, on va s'attendre à la recevoir de la part du ministère de la Faune à travers la consultation de la recevabilité.

1715 Dans le cadre de la route 389, ce n'est pas apparu comme étant un enjeu qui a été ciblé par les gens de la Faune, et puis cet aspect-là doit à prime abord, au départ, être présenté par l'initiateur à travers l'étude d'impact.

1720 Dans la directive que le ministre émet, le ministre de l'Environnement, il est question d'établir, dans le fond, les enjeux importants et établir les éléments du projet du milieu biophysique. Cet aspect-là devrait transparaître, devrait apparaître dans l'étude d'impact comme étant un enjeu si c'était le cas.

1725 Nous, de notre côté, au ministère de l'Environnement, on s'attend d'avoir un retour de la part du ministère de la Faune qui va en faire une évaluation, va établir si effectivement ça devrait apparaître ou non; et là, dans ce cas-ci, c'est pas apparu comme étant un enjeu du projet, la nécessité de mettre en place des passages fauniques, que ce soit de petite ou de grande faune.

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

J'aurais peut-être un complément de réponse, si vous me permettez.

1730 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Oui, monsieur Bérubé.

1735 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

1740 On n'a pas beaucoup de chevreuils sur le territoire. C'est pas un territoire de chasse reconnu pour le chevreuil. J'ai déjà été faire une visite à l'île d'Anticosti, parce que ça fait partie de notre territoire, puis ils nous ont expliqué que le cheptel de chevreuils est beaucoup déterminé par la nourriture. Puis c'est de l'épinette noire en fait qui compose surtout la forêt ici; l'épinette noire pour le chevreuil par exemple, il dépense plus d'énergie à se nourrir de l'épinette noire que ça lui en procure.

1745 Alors c'est sûr que c'est pas un terrain propice pour le chevreuil ici, compte tenu des arbres qui poussent ici, bien, l'hiver est dur disons.

1750

Moi, je me suis fait raconter que sur la Côte-Nord, il y a quelques décennies, des orignaux, il y en avait pas beaucoup. Même la chasse aux orignaux était pas un sport très très prisé, parce qu'il y en avait pas beaucoup. Il commence à y en avoir un peu plus, puis effectivement, il commence à y avoir un petit peu plus de chasse, mais c'est pas vraiment un endroit de prédilection à date.

1755

Je pense que la Gaspésie, Matane, dans le coin de Matane, la densité d'orignaux est pas mal plus grande que sur la Côte-Nord.

Ça fait que moi, c'est l'explication que je peux trouver. Peut-être que ça va évoluer dans le temps, peut-être qu'il va finir par y en avoir un petit peu plus puis qu'on aura plus d'accidents de ce type-là, mais jusqu'à date, on en a vraiment très peu.

1760

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Merci monsieur Bérubé.

1765

PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :

Monsieur le Président, est-ce qu'on peut rajouter un complément d'information?

1770

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Oui, on vous écoute.

1775

PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :

Je vais faire venir ma collègue, Sandra Heppell qui travaille sur le caribou forestier et la grande faune.

1780

PAR Mme SANDRA HEPPELL :

Bonjour monsieur le Président, Sandra Heppell biologiste à la Direction régionale de la Côte-Nord.

1785

J'ai regardé les statistiques qu'on a dans notre système grande faune concernant les collisions avec le caribou forestier spécifiquement, et puis dans la région de la Côte-Nord, les collisions déclarées – c'est pas toutes les collisions qui sont rapportées au ministère – mais dans les collisions déclarées, on a environ sept (7) caribous qui ont été victimes de collisions dans les cinq (5) dernières années. C'est une moyenne de un point quatre (1,4) caribou par année.

Et toutes les collisions sont survenues sur la route 389 au nord de Manic-5, dans une portion bien spécifique de quinze kilomètres carrés (15 km²).

1790 Et de façon générale, il faut dire que le caribou évite les routes, s'éloigne à une certaine distance des routes, donc ils ne sont pas portés à les traverser. Mais dans certains secteurs, il peut arriver que des individus traversent la route et c'est pourquoi il peut arriver des collisions.

1795 Puis en ce qui concerne l'original, j'ai pas les données précises, mais comme monsieur Bérubé disait, effectivement les densités sur la Côte-Nord de l'ordre de deux (2) à trois (3) orignaux par dix kilomètres carrés (10 km²) n'ont rien à voir avec les densités très élevées en Gaspésie sur la rive sud. Donc les risques de collisions sont inférieurs ici à ce qui se passe sur la rive sud.

1800 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Donc vous me confirmez en quelque sorte que l'enjeu concernant le caribou forestier se trouve plutôt sur la section du projet C qui n'est pas actuellement à l'étude, c'est bien ça? Vous me dites que c'est au nord de Manic-5.

1805 **PAR Mme SANDRA HEPPELL :**

Non, ça, c'est les collisions qui ont lieu dans ce tronçon-là.

1810 Mais par contre, le projet E, dans le cadre du présent mandat, est dans l'aire d'application du plan de rétablissement du caribou forestier.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1815 Donc il n'est pas directement, le secteur dont vous parlez où il y a eu des collisions...

PAR Mme SANDRA HEPPELL :

C'est plus au nord.

1820 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

... c'est plus au nord. C'est ça que je voulais savoir.

PAR Mme SANDRA HEPPELL :

1825

Oui. Il n'y a aucune collision qui est recensée dans nos systèmes plus au sud avec le caribou.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1830

OK, merci. Dans vos rencontres d'information, il y a certaines préoccupations qui ont été exprimées concernant le castor.

1835

On sait qu'il y a des gens de la communauté qui ont des droits de trappe au niveau du castor. C'est quoi l'enjeu en ce qui concerne le castor, pour ce qui est des projets qui sont à l'étude? Est-ce qu'il y en a?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

1840

La seule chose qu'on a été mis au courant au niveau du castor, c'est qu'on a donné des contrats de trappe à certaines personnes de la communauté, on a convenu de ça avec la communauté, parce qu'ils étaient intéressés par le piégeage.

1845

Mais à part de ça, on n'a pas entendu parler de d'autres choses vraiment, non. On n'a pas entendu vraiment parlé de d'autres événements à ce sujet-là.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1850

Merci monsieur Bérubé.

JEAN-MARIE PICARD

1855

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

J'inviterais monsieur Picard s'il vous plait.

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

1860

(en innu) Bonsoir monsieur le Président.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1865 Rebonsoir monsieur Picard.

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

1870 Concernant le certificat d'autorisation sur les tronçons non assujettis à l'article 22, je voudrais savoir le nombre de tronçons non assujettis sur les trois (3) projets?

1875 Et combien de certificats d'autorisation vont devancer le décret dans l'étude d'impact sur les trois (3) projets? Est-ce que ces certificats d'autorisation donnés par les ministères pour le projet vont devancer le décret ministériel?

1880 À la fin, le ministre va émettre le décret et tous les certificats d'autorisation pour les tronçons non assujettis vont couvrir l'ensemble de trois (3) tronçons. À cet égard-là, est-ce qu'on fait fausse route si en faisant une audience publique sur l'environnement, ce qui nous intéresse, nous, c'est d'inclure nos préoccupations et nos interrogations sur les impacts cumulatifs des trois (3) projets.

À cet égard-là, c'est pas juste la faune qui nous intéresse, c'est nos préoccupations quant à nos territoires dans le futur.

1885 Quel sera l'accommodement et les accommodements qui vont être prévus dans le cadre des autorisations et dans le cadre du décret?

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1890 Alors on va y aller plus précisément pour ce qui est des éléments des segments de projet qui ne sont pas assujettis au processus de consultation publique et de l'étude d'impact et de décret d'autorisation.

1895 Ça va un peu en continuité avec les questions que j'ai posées tout à l'heure. Vous planifiez quand même des interventions à court et moyen termes sur la route 389, alors dans quelle mesure ces projets-là vont être réalisés, et en fonction de l'échéancier que vous proposez pour ce qui est des segments qui sont assujettis?

1900 D'ailleurs, vous nous avez présenté les principales étapes, mais vous nous avez pas présenté de calendrier de réalisation comme tel. Vous nous avez fait part des différentes étapes qui vont mener éventuellement à l'autorisation.

Alors ce serait de voir un peu dans quelle mesure les projets, les interventions que vous faites sous 22 ou selon la réglementation en vigueur versus les projets assujettis, seraient à réaliser éventuellement avant en quelque sorte qu'il y ait un décret qui soit émis?

1905

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

Oui, ça va être monsieur Bernatchez qui va répondre à cette question-là.

1910

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

S'il vous plait.

1915

PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :

Donc je vais un petit peu faire un résumé. Dans les cinq (5) projets, il y a deux (2) projets qui ont des segments de moins d'un kilomètre (1 km).

1920

Les projets A, B, C, c'est des segments longs dont certains sont assujettis parce qu'il y a trente-cinq mètres (35 m) d'emprise en moyenne et plus. Certains ne le seront pas au niveau provincial, parce qu'il n'y a pas trente-cinq mètres (35 m) d'emprise.

1925

Dont le projet A à Fermont, c'est une étude d'impact, on appelle ça une étude approfondie au niveau fédéral.

Pour ce qui est des segments courts, c'est dans les projets D et E uniquement qu'on va en faire.

1930

Et au départ du programme d'amélioration, bien, on avait identifié tout ce qui était en deçà des normes soixante-dix kilomètres heure (70 km/h) pour faire des corrections dessus.

1935

Au départ, il y avait, si je me trompe pas, vingt-sept (27) segments dans le projet D et vingt-cinq (25) dans le projet E dont quinze (15) segments longs dans le projet D et douze (12) segments longs dans le projet E.

1940

Le reste, c'est des segments courts.

Aujourd'hui, on avance. Dans les quinze (15) à vingt (20) projets courts, on n'a prévu en réaliser que quatre (4) avec le budget disponible. Parce que vous savez, l'enveloppe de la 389, c'est un budget fermé.

Ça fait que quand il n'y aura plus d'argent, on va arrêter. Et c'est dans les projets D et E qu'on va gérer notre budget.

1945 Aujourd'hui, on a prévu de construire quatre (4) segments de moins d'un kilomètre (1 km). Il y en a un fini, un en construction et deux (2) qui devraient débiter bientôt.

1950 Après ça, c'est fini pour les projets courts, à moins qu'on libérerait énormément d'argent ou qu'il y aurait des changements de nos autorités, mais présentement, c'est quatre (4) projets courts qu'on fait.

1955 Nos priorités sont dans les projets longs. C'est sûr qu'on priorise les projets où il y a des accidents, qu'il y a eu des décès, qu'on connaît la problématique par notre expérience de la route, par nos centres de services, qu'il y a des sorties de route régulières.

Donc c'est ceux-là qu'on a ciblés pour construction à l'intérieur de notre enveloppe de quatre cent soixante-huit millions (468 M\$).

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1960 Donc ce que je comprends, c'est qu'au-delà du nombre de segments courts que vous avez identifiés pour une intervention éventuelle, vous en avez prévu quatre (4) en termes de réalisation, en fonction des priorités budgétaires.

PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :

Exact.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1970 Et pour ce qui est des segments longs, vous priorisez d'abord les plus problématiques au niveau accidentogène en termes de sécurité.

PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :

1975 Oui.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1980 OK. Donc de votre horizon de planification fait que vous n'êtes pas à même de pouvoir nous dire, on va réaliser ces quatre-là (4), mais les quinze (15) autres interventions des sections, vous n'êtes pas à même de pouvoir confirmer quand est-ce qu'ils seraient réalisés.

PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :

1985 Non, parce que nos priorités, les lettres des projets, A-B-C-D-E, c'est un petit peu nos priorités quand on a établi le programme au départ. Donc D et E, c'est nos projets on va dire "buffeurs" pour respecter l'enveloppe budgétaire.

1990 Donc avant de commencer les projets dans D et E, il va falloir qu'on ait les prix soumissionnés des projets A-B-C. Donc on en fait un petit peu dans D et E pour commencer, on se garde une certaine marge, parce que les soumissions, on peut avoir des surprises, des bonnes comme des mauvaises, ça fait que quand on va avoir les trois (3) appels d'offres de nos trois (3) prioritaires A-B-C, bien là, ça va nous permettre de mieux gérer ce qu'on va faire dans D puis E.

1995

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2000 OK. Sur la base de l'information que je vous ai demandée tout à l'heure, d'identifier les segments courts, les segments longs, assujettis, pas assujettis, peut-être ajouter simplement ceux que vous prévoyez une intervention puis ceux qui sont en suspens en quelque sorte, en fonction des disponibilités budgétaires.

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

2005 Oui. Pour bien mettre dans le contexte, on avait fait une quinzaine de scénarios d'investissements sur la 389 qui allaient de deux cents millions (200 M\$) à presque deux milliards (2 G\$). Et c'est lors du discours du budget de 2009 qui a été annoncé que ça serait quatre cent trente-huit millions de dollars (438 M\$) qui seraient investis sur la 389.

2010 Et là, ça, pour nous, ça coïncidait avec un type de scénario qu'on avait proposé. C'est sûr qu'il y en aurait encore plus à faire si on voudrait tout mettre aux normes, mais comme c'est un budget fermé, bien, dépendamment combien vont sortir en soumission, les prix des projets, bien, quand on aura fini, parce que le programme est sur dix (10) ans, quand on sera vers les dernières années, pour arriver au chiffre exact, bien, on pourra ajouter ou enlever des projets dans le secteur D et E au besoin.

2015

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2020 Peut-être me préciser un élément! Vous revenez avec l'enveloppe totale de quatre cent trente-huit millions (438 M\$), mais dans votre présentation, vous parliez de quatre cent soixante-huit millions (468 M\$).

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

2025 Oui, dans le discours du budget, il a été annoncé quatre cent trente-huit millions (438 M\$). Après ça, pour certaines considérations d'inflation et tout ça, bien, on est rendu à quatre cent soixante-huit millions (468 M\$) dans les faits.

2030 Mais la vraie annonce du départ, c'était quatre cent trente-huit (438 M\$), mais maintenant, le vrai budget, c'est quatre cent soixante-huit (468 M\$).

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2035 D'accord. Tout à l'heure, vous avez abordé justement le profil d'emplois de cent (100) à cent cinquante (150) travailleurs qui seraient éventuellement recrutés pour la réalisation des projets qui sont soumis à l'étude d'impact. C'est ce qu'on a vu dans votre documentation qui a été déposée.

2040 Puis tout à l'heure dans votre présentation, vous parliez de la possibilité d'emplois pour la communauté autochtone qui se chiffrerait à peu près à vingt pour cent (20 %).

Pourriez-vous nous expliquer quelle politique ou quelle façon vous sélectionnez ou vous recrutez, en quelque sorte, les gens qui vont travailler dans vos projets?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

2045 Bien, les clauses d'employabilité autochtone dans des contrats de Transports Québec, parce que vous savez qu'on est soumis aux règles du Conseil du trésor comme tous les organismes publics, donc on a le droit d'employer des clauses d'employabilité autochtone dans nos contrats, parce que ça ne contrevient pas aux lois internationales sur le commerce international.

2050 Donc n'importe quel pays a le droit d'inscrire des clauses d'employabilité autochtone dans ses contrats. On ne pourrait pas faire ça pour le reste des citoyens, parce que ça serait vu comme du protectionnisme de marché par rapport aux autres pays, mais ça, on peut le faire.

2055

Ça fait que ce qu'on a fait, on s'est assis avec la communauté, le Conseil, puis le Conseil nous a dit qu'il y avait des gens sur la communauté qui avaient déjà leur carte de travail. Ils pouvaient travailler partout au Québec, ils avaient déjà leur carte de compétence.

2060

Donc on a regardé avec eux quel était le bassin de personnes qui avait dans la communauté leur carte de compétence. Parce qu'il y a certaines personnes de la communauté qui travaillent sur les projets hydroélectriques comme la Romaine, mais c'est sûr que des projets plus près de la réserve seraient préférables pour eux, ça empêcherait le transport puis tout ça.

2065

Donc on a regardé avec eux quel était le bassin de personnes qui avaient des cartes de compétence.

2070

On a regardé le flot de travail qu'on aurait dans le temps. Parce que là, on est au début, on n'a pas beaucoup d'argent qui s'investit. Par contre, on veut arriver à un moment donné à un rythme d'à peu près cinquante millions (50 M\$) de travaux par année.

2075

Alors vingt pour cent (20 %), c'est ce qui a été établi qu'ils pourraient fournir, les entrepreneurs, sur les chantiers à raison de vingt pour cent (20 %), puis il y aurait un roulement au niveau des gens qui ont déjà leur carte de compétence dans la communauté qui pourraient fournir le vingt pour cent (20 %) pour chacun des entrepreneurs qui va soumissionner sur les projets.

2080

Dans nos contrats, ce qu'on dit, c'est que l'entrepreneur est tenu de faire toutes les démarches possibles avec la communauté pour atteindre ce vingt pour cent (20 %) d'employés.

2085

Alors là, nous autres, nos surveillants de chantier comptabilisent à chaque jour, chaque semaine, chaque mois les employés qui sont autochtones sur le chantier puis à intervalles réguliers, on a des rencontres avec la communauté, parce qu'il y a un comité qui a été formé, il y a des personnes dans la communauté qui sont chargées de recruter dans la communauté les personnes qui sont aptes au travail sur des chantiers, puis de fournir ces noms-là aux entrepreneurs.

2090

Alors là, les entrepreneurs engagent ces gens-là. Ils les font travailler sur le chantier. Si ça fonctionne pas, si ça fonctionne vraiment pas, pour des raisons logiques, parce que c'est pas donné à tout le monde d'être capable de travailler sur un chantier, bien là, on s'explique, puis ils disent s'ils peuvent garder ou pas garder cet employé-là; mais en général, ils finissent par trouver des employés qui font l'affaire puis qui travaillent sur le chantier.

Puis dans certains cas, on a eu des petits problèmes de communication entre certains entrepreneurs et la communauté. On a réglé ça, on a fait des réunions, on a fait des rencontres avec la communauté puis les entrepreneurs, puis on a réglé certaines questions avec la CCQ,

2095 parce qu'ils ont le droit d'avoir certaines dérogations pour avoir des permissions, en tout cas pour les gens qui n'ont pas tout à fait le nombre d'heures, pour créditer un nombre d'heures pour qu'ils puissent avoir leur carte officielle.

2100 Alors il y a toutes sortes d'arrangements qui se font entre les organismes pour être capable de favoriser cette employabilité-là au niveau des communautés autochtones.

Et c'est un critère contractuel au même titre que d'autres critères. C'est-à-dire qu'un entrepreneur qui ne respecterait pas ces critères-là, bien, ça pourrait être interprété par le ministère des Transports comme un bris de contrat.

2105 Alors c'est très sérieux, puis on procède comme ça.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2110 De la façon dont vous expliquez les choses, est-ce que c'est une entente de gré à gré entre le ministère des Transports et les entrepreneurs ou il y a un critère, il y a un pointage qui est fait en fonction de l'engagement de personnes de la communauté?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

2115 En fait, nous, on va en soumission publique et c'est le plus bas soumissionnaire conforme qui obtient le contrat.

2120 Par contre, dans son contrat, il y a une clause qui dit que sur le chantier, tu devras avoir vingt pour cent (20 %) d'employés autochtones minimum. Alors c'est à eux de trouver les corps d'emplois qu'ils ont besoin pour leur travail.

2125 Puis nous autres, bien, on comptabilise tous les employés qui sont sur le chantier, y compris les contremaîtres, les hommes d'arpentage, toute ressource humaine qui est sur le chantier, bien, on comptabilise ceux qui sont autochtones et ceux qui ne le sont pas.

Puis il faut qu'il respecte le minimum de vingt pour cent (20 %) quotidiennement, mensuellement, etc.

2130 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Merci monsieur Bérubé.

Votre deuxième question, monsieur Picard.

2135 **PAR M. JEAN-MARIE PICARD :**

Est-ce que je pourrais questionner sur l'article de l'employabilité?

2140 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Allez-y, libre à vous.

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

2145 C'est que ma question n'était pas là, c'est vous qui avez amené cet article-là, monsieur le Commissaire!

J'espère qu'on ne considère pas ça comme un accommodement pour la communauté! Parce que les travailleurs ont leur certificat vis-à-vis le décret, ils ont suivi des cours, au même titre.

2150 Nous, on ne considère pas ça comme un accommodement.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2155 Écoutez, là, vous êtes dans l'opinion, monsieur Picard, vous comprenez.

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

2160 Ce que je vous dis, monsieur le Commissaire, vous avez ouvert le débat, restons sur le débat.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2165 Oui, mais c'est parce que vous êtes à l'étape de l'opinion alors qu'on est à l'étape des questions.

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

2170 J'ai questionné sur l'article de l'employabilité, que ça devienne pas un accommodement, point d'interrogation.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2175 OK. Alors voilà! On comprend. Disons que votre intonation faisait que ça ressemblait plus à un commentaire qu'une question, là.

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

2180 Écoutez, je respecte votre Commission. Vous avez ouvert le débat et j'ai posé la question. J'avais une deuxième question...

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2185 C'est ça, mais moi, j'ai posé la question en fonction de la présentation de monsieur Bérubé qui disait que lui avait des objectifs. Alors je voulais simplement comprendre comment.

Alors est-ce que c'est un accommodement raisonnable, voilà, c'est votre question, monsieur Bérubé!

2190 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

2195 C'est sûr que ce n'est pas un accommodement dans le sens de la consultation. Ces gens-là sont compétents. On a d'autres expériences, bien, on en a avec Pessamit beaucoup, parce qu'à peu près tous les travaux qu'on fait sur le territoire de la réserve, on les fait en collaboration avec Pessamit, puis ça a toujours bien fonctionné.

Même cette année, on a donné un contrat d'entretien d'hiver, de l'hiver passé, c'est eux autres qui entretiennent la route 138 sur le territoire de la réserve.

2200 **PAR M. JEAN-MARIE PICARD :**

C'est pas sur les projets de la route 389, c'est sur la route 138.

2205 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

C'est sur la route 138, mais je veux dire, sur le territoire de la réserve, on a toujours fait affaire avec la communauté, puis ça a très bien été. On n'a jamais eu de problèmes.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2210

Alors je vous remercie de votre deuxième question, monsieur Picard. C'est possible pour vous de vous réinscrire.

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

2215

Ma deuxième question...

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2220

C'est parce que j'ai déjà quelqu'un qui est inscrit au registre.

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

2225

J'ai pas posé de deuxième question, c'est vous qui l'avez posée.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2230

Bien oui, c'est l'accommodement raisonnable! Écoutez, disons, il n'y a pas foule pour ce qui est des questions, je vous laisse aller, monsieur Picard, posez votre question!

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

2235

C'est quoi la longueur totale des tronçons non assujettis à l'article 22 par rapport aux trois (3) projets?

Quel pourcentage ça représente, les tronçons non assujettis sur les trois (3) projets?

Sachant que vous avez sur le projet total quatre cent soixante quelques kilomètres et quatre cent soixante-huit millions (468 M\$).

2240

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

Ça va être monsieur Bernatchez qui va répondre à cette question-là.

2245

PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :

Grosso modo, on a environ vingt-cinq (25) segments de moins d'un kilomètre (1 km), donc entre vingt-deux (22 km) et vingt-cinq kilomètres (25 km).

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

2250

Est-ce que c'est long ou court? Vous avez deux (2) tronçons, des longs et des courts, qu'est-ce que vous considérez long et qu'est-ce que vous considérez court?

PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :

2255

Un kilomètre (1 km). Comme on a expliqué tantôt, la loi nous oblige à faire une étude d'impact sur les projets d'un kilomètre (1 km) et plus, donc les courts, c'est moins d'un kilomètre (1 km).

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

2260

Quand vous parlez de l'argent...

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2265

Non, là, monsieur Picard, vous vous réinscrivez. Pas de sous-question, je l'ai dit au départ.

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

2270

Merci beaucoup monsieur le Commissaire.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2275

Je vous invite à vous réinscrire, monsieur Picard.

PIERRE LAVOIE

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2280

J'inviterais monsieur Pierre Lavoie s'il vous plait.

PAR M. PIERRE LAVOIE :

2285

Bonjour, je m'appelle Pierre Lavoie du garage Pierre Lavoie.

2290 Une question que j'aimerais poser soit au ministère de la Faune ou au ministère des Transports.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Vous la posez à moi, je trouverai la personne pour répondre.

2295 **PAR M. PIERRE LAVOIE :**

Excusez-moi monsieur le Président! J'aimerais savoir où on prend les statistiques des accidents avec des orignaux ou des caribous.

2300 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Alors monsieur Bérubé.

2305 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Bien effectivement, on tient des statistiques, nous, sur le ramassage, parce que nous autres, on ramasse.

2310 Je pense que la Sûreté du Québec serait plus à même que nous de répondre sur le nombre d'accidents impliquant des orignaux ou des bêtes, là.

Nous, par contre, on tient en registre tout ce qu'on ramasse.

2315 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Peut-être préciser qu'on a demandé par écrit au ministère des Transports de nous préciser exactement le profil d'accidents sur la route 389, puis il y a des éléments avec la faune, les saisons aussi.

2320 Je dois dire que le ministère des Transports nous a répondu, mais compte tenu des délais de production des réponses puis des mises publiques, la difficulté portait surtout sur prendre connaissance en quelque sorte de la réponse, ce qui fait qu'on a une réponse écrite qui va être en ligne prochainement, c'est-à-dire la semaine prochaine, parce que malheureusement on n'a pas eu le temps de prendre connaissance des réponses.

2325 Monsieur Bérubé!

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

2330 Bien, ce que je peux ajouter pour la 389, les accidents impliquant des animaux, c'est vraiment marginal.

2335 La 389 n'est pas une route qui est très circulée par la Sûreté du Québec et très contrôlée par la Sûreté du Québec, vous le savez de toute façon. Donc les accidents mortels, la Sûreté du Québec va se déplacer.

2340 Les sorties de route, notamment par les industries forestières ou des choses comme ça, souvent ces gens-là quand ils ont à gérer une flotte de camions, ils sont habitués à s'organiser par eux-mêmes.

C'est-à-dire qu'ils vont sortir leurs camions de la neige ou des choses comme ça, puis ils ne déclareront pas ça à personne, ni à la Sûreté du Québec, ni à leurs assurances. Donc c'est des gens qui sont habitués à se débrouiller par eux-mêmes.

2345 Dans le Comité de la sécurité pour la 389, on avait demandé aux personnes qui étaient actives sur le comité, et ça comprenait des compagnies forestières puis des transporteurs, des propriétaires de flottes qui circulaient souvent sur la 389, de nous dénoncer les incidents qui se produisaient. Exemple un camion de bois en longueur qui échappe une partie de sa cargaison pour toutes sortes de raisons, bon. Ça fait qu'on tenait un registre, on l'a tenu pendant plusieurs années, un registre de ces incidents-là, puis c'était sur une base volontaire.

2350 Parce qu'il n'y a pas vraiment personne qui se déplace. Vous comprenez, la route 389, de Baie-Comeau à Fermont, c'est cinq cent soixante-dix kilomètres (570 km), en général en plein bois. Alors beaucoup d'incidents arrivent sur la 389 qui ne sont pas déclarés.

2355 Par contre, c'est sûr qu'un camion qui a un accident qui fait qu'il va bloquer la route 389, bien, c'est sûr que là, à ce moment-là, il y a un remorqueur qui part soit de Baie-Comeau, soit de Fermont, ça peut prendre une (1) heure, deux (2) heures, trois (3) heures, quatre (4) heures avant qu'il se rende sur les lieux, qu'il accroche le camion, puis qu'il libère la route, finalement.

2360 Ça fait que c'est sûr que ce genre d'événement là, nous, on a des surveillants puis des patrouilleurs sur la route qui nous disent, bien là, c'est bloqué à telle place pour telle et telle raisons. On fait des communiqués, on essaie d'avertir la population pour dire, bien là, essayez de ne pas emprunter la 389 pendant ce temps-là, parce que c'est fermé.

2365 Mais on n'a pas tout tout tout qu'est-ce qui se passe sur la 389, ça, c'est certain.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2370 Donc les données que vous avez sont aléatoires, c'est ce que vous dites?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

2375 C'est partiel.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

D'accord.

2380 **PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :**

Monsieur le Président, on aurait un complément d'information pour répondre à monsieur Lavoie.

2385 **PAR Mme SANDRA HEPPELL :**

La question, pouvez-vous répéter la question exactement? C'était s'il existe un registre des cas de collisions?

2390 Oui effectivement, au ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, on tient un registre de la grande faune. Enfin, c'est tous les cas qui nous sont déclarés, c'est pas tous les cas qui sont déclarés, mais que ce soit les orignaux, cerfs ou caribous, ils sont intégrés dans ce système-là de toutes les collisions depuis plusieurs décennies.

2395 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Est-ce que le registre serait disponible pour ce qui est de la 389? Simplement nous fournir un tableau statistique.

2400 **PAR Mme SANDRA HEPPELL :**

Oui, ce serait possible de sortir toutes les collisions routières qui ont été recensées dans cette base-là depuis peut-être les dix (10) dernières années, que ce soit orignaux ou caribous.

2405 Moi, j'avais regardé seulement pour les caribous, les cinq (5) dernières années, mais on pourrait le faire plus large que ça.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2410 S'il vous plait. Ce sera déposé, puis ce sera aux centres de documentation des différents points de documentation puis sur le site Web du Bureau d'audiences publiques.

Votre deuxième question, monsieur Lavoie.

2415 **PAR M. PIERRE LAVOIE :**

Combien il y en a eu entre le 4 octobre et le 11 octobre d'accidents avec des orignaux?

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2420 Entre le 4 et le 11 octobre?

PAR M. PIERRE LAVOIE :

2425 2015.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2430 2015. C'est très précis. Alors Faune et Parcs.

PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :

2435 Monsieur le Président, est-ce qu'on peut vous ramener l'information après vérification dans le système?

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

S'il vous plait.

2440 **PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :**

Merci.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2445 Alors on va devoir attendre un peu pour avoir la réponse. Je vous remercie monsieur Lavoie. C'est toujours possible pour vous de vous réinscrire à nouveau pour des questions.

PAR M. PIERRE LAVOIE :

2450 Merci.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2455 Alors la Commission va procéder à une petite pause de quinze minutes (15 min), puis on va vous revenir après pour continuer sur les questions. Merci.

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

2460

**REPRISE DE LA SÉANCE
JEAN-MARIE PICARD**

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2465

J'inviterais les gens à reprendre place!

Alors j'annonce que le registre est maintenant fermé.

2470

J'inviterais monsieur Jean-Marie Picard s'il vous plait.

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

2475

Rebonsoir. J'ai encore deux (2) questions.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Rebonsoir monsieur Picard.

2480

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

Rebonsoir monsieur le Commissaire.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2485

Alors la parole est à vous.

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

2490

Évidemment, c'est concernant tous les effets cumulatifs des trois (3) projets sur deux cent douze kilomètres (212 km).

Évidemment, je reviens toujours sur les autorisations qui sont émises par les ministères, sectorielles dans ces cas-ci.

2495

Et quant aux effets cumulatifs dont vous parliez tout à l'heure, est-ce que des dépôts pour les travaux qui vont être faits par le ministère sont dans le cadre de l'étude d'impact et que ces dépôts-là sont tenus en compte dans les effets cumulatifs?

2500 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

On parle des dépôts? Précisez-nous.

2505 **PAR M. JEAN-MARIE PICARD :**

De matériaux.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2510 OK, remblais-déblais?

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

2515 Remblais-déblais, tout ça, tout ce qui va être enlevé de la route existante, tout ce qu'il va y avoir de traitement de roc et tout ça, où est-ce que ça va aller?

Évidemment que ces dépôts-là, dépôts de matériaux d'agrégats qui vont être utilisés, ces dépôts-là sont quand même des éléments de construction de la route 389.

2520 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Alors monsieur Bérubé, est-ce que les remblais et déblais sont considérés dans les effets cumulatifs du projet?

2525 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

2530 Bien, vous comprendrez que tous les matériaux réutilisables, il y a une optimisation qui se fait dans les projets. C'est-à-dire qu'on essaie que les déblais et remblais soient réutilisés pour la route le plus possible, pour ne pas avoir à aller dans des bancs d'emprunts puis avoir du transport à faire.

Donc si un projet par lui-même, dans les limites du projet, on peut arriver à un cumulatif de zéro, c'est-à-dire que les déblais servent de remblais et vice versa, pour qu'on arrive à zéro, c'est parfait.

2535 Alors pour nous, c'est le projet qui est le plus économique, c'est en fait ce que calculent nos logiciels de conception, c'est vraiment axé là-dessus, de faire l'équilibre des matériaux.

2540 S'il y a des déblais inutilisables qui sont impropres à la construction routière ou s'il y a des surplus de matériaux, bien, on suit les règlements en vigueur, c'est-à-dire qu'on va en disposer dans des endroits qui sont autorisés par le ministère de l'Environnement.

2545 Et là-dessus, peut-être que j'inviterais Sylvie, est-ce qu'elle aurait quelque chose à ajouter à ce niveau-là? Non, OK, ça va. Je pense que la réponse est, d'après moi, assez complète.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2550 D'accord. Peut-être en complément d'information, concernant les remblais et déblais, quelle est la procédure pour ce qui est des bancs d'emprunts?

Le processus d'autorisation pour les bancs d'emprunts que vous allez avoir besoin pour ce qui est de la réalisation éventuelle du projet? C'est sur des terres du domaine de l'État, je suppose, c'est quoi le processus d'autorisation, comment vous encadrez ça?

2555 Est-ce que ça fait partie aussi de l'aspect cumulatif du projet?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

2560 Sur la route 389, il y a une problématique au niveau des matériaux. On a fait beaucoup de recherche de matériaux de qualité pouvant servir à la construction routière, il n'y en pas beaucoup.

En fait, on procède avec les BEX. Tu peux peut-être continuer, André, à ce niveau-là, pour les permis qu'on va chercher pour exploiter des carrières ou des sablières.

2565 **PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :**

2570 Donc nous, pour exploiter un BEX, ce qu'on appelle un bail exclusif qui est réservé à nous, il faut un certificat d'autorisation du MDDELCC pour l'exploiter. On a des règles assez strictes. C'est à tant des cours d'eau, pour les émissions de poussière puis tout ça.

2575 Côté BNE, bien, c'est une demande à la MRC maintenant. C'est la MRC qui s'occupe dans le fond des bancs d'emprunts, sources granulaires, matériaux sable ou gravier. Donc on fait nos demandes et eux nous donnent des permissions aussi, si on respecte, dans le fond, les dégagements aussi puis tout ça.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2580 Donc pour certaines sections du projet, vous allez faire affaire avec des carrières qui sont déjà établies et pour d'autres sections, vous allez demander via le MERN des autorisations qui vont être encadrées par un 22?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

2585 Oui, puis il y a une procédure aussi quand on a fini d'exploiter les carrières et les sablières, de restauration de ces bancs-là. Il y a toute une procédure liée à ça aussi.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2590 D'accord. Pour le MERN, procédure pour ce qui est des bancs d'emprunts?

PAR M. PIERRICK DUPONT :

2595 Bien, dans le fond, je vois pas ce que je pourrais rajouter vraiment de plus. On peut dire qu'il n'y a pas vraiment de planification par rapport aux bancs d'emprunts, c'est-à-dire que c'est le promoteur qui trouve les endroits qu'il veut exploiter, puis nous, on fait l'analyse par rapport à la demande qu'on reçoit.

2600 C'est en région, c'est la Direction régionale, quand elle reçoit une demande, procède à la consultation autochtone quand ça s'avère nécessaire, quand ça n'a pas déjà été fait en amont.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2605 D'accord. Merci. Monsieur Picard, c'est à vous, deuxième question.

PAR M. JEAN-MARIE PICARD :

Oui. Est-ce qu'il va y avoir une intervention de l'Agence d'évaluation environnementale canadienne dans ces projets-là?

2610 J'ai cru comprendre tout à l'heure du promoteur qu'ils avaient consulté le fédéral.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2615 Oui. Même, je pense que vous avez mentionné, monsieur Bérubé, que vous aviez même un aspect du projet qui faisait l'objet d'une évaluation en profondeur, approfondie, peut-être nous préciser ces éléments-là du projet?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

2620 Monsieur Bernatchez va être en mesure de répondre.

PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :

2625 Dans le cadre des trois (3) projets qu'on a en audience ce soir, il n'y a pas d'évaluation canadienne, mis à part le ministère des Pêches et Océans qui était consulté, même qu'ils font leurs recommandations pour tous les cours d'eau à poissons, où ce qu'il y a du poisson.

2630 Seul le projet A entre Fire Lake et Fermont est soumis à une étude approfondie de l'Agence canadienne des évaluations environnementales.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2635 Est-ce que c'est ça qui explique en partie le fait qu'au départ, c'était un tronçon qui devait être priorisé puis que maintenant, bien, vous avez plutôt opté ou c'est une question budgétaire, comme vous en parliez tout à l'heure?

Parce qu'au départ, dans la documentation qui a été déposée, vous disiez, notre priorité, c'est Fire Lake-Fermont.

2640 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

2645 En fait, le projet A, c'est celui qui était le plus attendu par le milieu. À Fermont, on sait que dans ce secteur-là, c'est une route qui est très très très sinueuse, qui traverse à onze (11) reprises la voie ferrée, parce que la voie ferrée avait comme eu le premier choix. La route s'est collée après ça dans le paysage, après que la voie ferrée était déjà là.

Ça fait que la route serpente puis longe la voie ferrée à onze (11) reprises.

2650 Et là, même l'hiver, ce qu'on pourrait dire, c'est que quand ils déneigent la voie ferrée, ils envoient la neige sur la route 389, puis après ça, quand nos déneigeurs arrivent, on renvoie un

petit peu de neige sur la voie ferrée, tellement qu'il y a une proximité; il y a même des emprises qui sont une par-dessus l'autre. Ça fait que ça, c'était très attendu par le milieu.

2655 C'est une route, on l'appelle affectueusement la "trail", ça donne toute la connotation du standard de cette route-là. C'est vraiment un paysage lunaire.

Disons que c'est circulé peut-être à cinquante kilomètres heure (50 km/h), parce que c'est sur gravier, très tortueux.

2660 Donc c'était celle qui était réclamée par le milieu d'office en partant. Alors ça, c'est le A. C'est un projet de soixante-dix kilomètres (70 km), donc c'est un projet très important.

Après ça, c'était le projet B qui était plus réclamé entre Baie-Comeau et Manic-2.

2665 Le projet C qui est au nord de Manic-5, qui a été construit, je pense, lors d'une grève des travailleurs – c'est A! A a été construit par des travailleurs lors d'une grève des travailleurs de la mine.

2670 C, on l'appelle aussi très affectueusement le sinueux, ça fait que ça donne une idée du tracé de cette route-là.

Donc le tracé C, ça va être une route complètement neuve aussi. C'est un tracé qui va être fait complètement en dehors du tracé actuel.

2675 D et E, comme on l'a déjà dit, il y a plusieurs segments qui présentent des courbes, des pentes sous-standard, et c'est vraiment celui qui va servir de tampon pour encore, comme on a dit, comme on a expliqué, pour arriver au montant d'investissement qui a été déterminé, parce que c'est pas des projets qui ont été annoncés, c'est des investissements de quatre cent trente-huit millions (438 M\$).

2680 Alors c'est ceux-là qui au départ nous servent à faire les premiers investissements sur la 389, et lorsqu'on aura reçu les autorisations pour les autres projets qui sont avec des calendriers de travail un peu plus longs, bien, quand ceux-là qui sont prioritaires parce qu'ils sont très demandés par le milieu, quand on va avoir ces autorisations-là, on va les débiter.

2685 Et à la fin, quand ces projets-là, A-B-C, seront terminés, on pourra comptabiliser comment il nous reste d'argent et comment on pourra investir sur les projets D et E.

2690 C'est un peu le scénario qui a été fait.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Merci monsieur Bérubé.

2695 Alors merci monsieur Picard pour vos questions.

JACQUES BÉRUBÉ

2700

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

J'inviterais maintenant monsieur Jacques Bérubé s'il vous plait.

2705 **PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :**

Bonsoir. Je vais poser une seule question, je vais garder ça pour demain.

2710 J'aimerais juste avoir une question et réponse et en même temps, si c'est possible avoir cette réponse-là, si on ne l'a pas ce soir, peut-être l'avoir demain; sûrement que ça a dû être fait.

Peut-être que vous allez me donner le bon nom, un passage électronique, un compteur de passages qui aurait été installé comme on voit à plusieurs endroits entre 0 et 22 kilomètres, et 22 kilomètres et plus haut? Parce qu'on sait qu'il y a un contournement à Manic-2.

2715

Est-ce que ça a été calculé en bas de 0-22 et 22 et plus? Si oui, quels sont les chiffres, puis on aimerait le savoir, si on ne l'a pas ce soir, qu'on puisse l'avoir demain.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2720

D'accord. Alors monsieur Bérubé.

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

2725 En fait, le terme que vous voulez employer, c'est des boucles de détection.

On comprend qu'il faut avoir l'alimentation électrique pour installer des boucles de détection, ce que nous n'avons pas sur la 389 en grande partie.

2730

Par contre, ce qu'on peut dire, c'est qu'il y a eu des campagnes de comptage qui ont été faites avec des gens qui interceptaient les véhicules sur la route à des moments déterminés, et c'est à partir de ces comptages-là qu'on est à même de déterminer ce qu'on appelle nous autres le débit journalier moyen annuel, puis le débit journalier hivernal annuel. Donc ce genre de comptage là a été donné à mandat à des firmes qui ont fait des comptages.

2735

Là-dessus, je pourrais peut-être passer la parole à Jean Hardy qui, à l'aide de ces comptages-là, a fait toutes sortes de scénarios pour évaluer la circulation avant et après projet.

Alors Jean pourrait peut-être prendre la parole à ce niveau-là.

2740

PAR M. JEAN HARDY :

2745

En 2013, on a réalisé des comptages à différentes intersections, que ce soit la route de contournement avec la route 389. On en a fait à Labrador, Pierre-Ouellet, on en a fait à Pierre-Ouellet-La Salle, Damase-Potvin et Comeau.

On en fait également Comeau-route 389. On a fait le carrefour giratoire dans la portion ouest de Baie-Comeau. On en a fait aussi chemin de la Scierie avec la route de contournement.

2750

Donc on a toutes les données sur ces comptages-là. Effectivement, c'est des comptages qui sont faits entre quatre heures (4 h) le matin jusqu'à vingt-trois heures (23 h) le soir. Donc par heure, tous les véhicules sont comptés, le type de véhicule, camions, voitures, donc les mouvements aux intersections, on les a comptés également.

2755

On a pu établir les heures de pointe le matin, l'après-midi, qui variaient évidemment dépendant de l'intersection.

Donc on a toutes ces données-là, et ça a été utilisé dans nos études de circulation dans l'évaluation de nos solutions. Et on retrouve ces chiffres-là effectivement dans nos différents rapports.

2760

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

2765

Je vais faire une correction. On vient de m'informer qu'on a cinq (5) boucles de détection sur la 389, ce que j'ignorais.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Donc on a des boucles de détection sur la 389?

2770 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Il y en a d'installées.

2775 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Alors voilà pour les éléments de réponse à votre question.

PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :

2780 Est-ce que je peux poser ma deuxième question?

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Oui monsieur Bérubé.

2785 **PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :**

Est-ce que je peux savoir, en chiffres précis, entre 0 et 22 kilomètres en bas, dans vos statistiques, combien il y a eu de passages, et de 22 et plus, combien il y a eu de passages?

2790 Je voudrais juste ces deux-là, puis combien, puis si on peut les avoir pour demain ou ce soir?

2795 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Je vais passer la parole à Jean Hardy qui a toute cette information-là.

PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :

2800 Puis les endroits, excusez, parce que ça serait le fun, de 22 et plus et de 22 et moins. J'ai juste ces deux (2) endroits-là. Les autres, ce serait pas important pour tout de suite.

PAR M. JEAN HARDY :

2805 OK. Je peux vous donner 0-22 parce que c'est le projet que je connais, le projet B. Je vous dirais qu'il y a une distinction dans le projet B dans nos chiffres de circulation.

C'est que la partie sud du tronçon B, donc quand on part de la 389-route 138 à aller jusqu'à à peu près aux différents accès vers les chalets lac Couillard, Fer à cheval, etc., on perd beaucoup

2810 d'usagers à cet endroit-là, de sorte qu'on est à mille trois cent quatre-vingts (1380), mettons 389-138.

Et rendu à Manic-2, près de l'intersection de la route de contournement, on est à six cent huit (608), de mémoire.

2815

Donc on perd beaucoup d'usagers tout le long du parcours et là, il y a plusieurs villégiateurs qui quittent. C'est ça, il y a le lac Couillard, le lac Fer à cheval, lac Frigon, lac Denise, donc il y a plusieurs chemins d'accès qui partent de part et d'autre, et quand on a fait ces chiffres-là, c'est ce qu'on a constaté, pour ce qui est du 0-22.

2820

Veux-tu parler, André, en haut de 22?

PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :

2825

Donc Jean, ce qu'il vous donne, c'est les chiffres 2013 qu'on avait mille trois cent quatre-vingts (1380) véhicules, puis je crois que c'est huit cent quelque chose au kilomètre 11 ou 12.

PAR M. JEAN HARDY :

2830

Huit cent cinquante (850).

PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :

2835

Huit cent cinquante (850) au kilomètre 12. Je crois que tu l'as dans une présentation. Ça, c'est les chiffres 2013.

On vient d'avoir les chiffres 2014. Ça a diminué. On est rendu à douze cents (1200) véhicules qui sortent de la 389.

2840

Évidemment, en 2009, il y en avait autant qu'en 2013, c'est le boum à Fermont, le boum minier. Il y avait énormément de trafic sur la 389. Mais depuis ce temps-là, on sait ce qui est arrivé à Fermont, donc cette année, les chiffres ont baissé partout sur la 389. Et on n'a plus treize cent quatre-vingts (1380), on en a douze cents (1200) à la sortie de la 389, les chiffres de 2014.

2845

2015, on les a pas évidemment encore. Normalement, on les a un an-un an et demi (1-1 ½) après la fin de l'année, le temps qu'il y ait une interprétation, parce qu'il ne faut pas compter bêtement ces chiffres-là. Donc c'est ça.

2850 Cette année, ça a joué un petit peu, on a douze cents (1200) à la sortie, puis je crois qu'on a neuf cents (900) ou mille (1000) plus près de Manic-2.

Ça fait que là, c'est quoi qui explique ça! Peut-être qu'il y a eu des travaux à Manic-2. Ça prend pas grand-chose pour monter de cent (100) véhicules.

2855 Mais à toutes les années, ça joue un petit peu, mais ça se tient vraiment tout le temps. Il n'y a pas une grosse marge entre les années.

PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :

2860 Vu que j'ai la même question, est-ce que je peux poser la même?

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2865 On est en sous-question. Je peux vous le permettre.

PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :

2870 C'est-à-dire que si on regarde ça en 2014 de 22 et moins, il y a environ six cent quatre-vingts (680) environ, vous disiez tantôt, qui avaient passé, ça veut dire que dans les faits, ça devient une route qui est vraiment secondaire. Ça vaudrait quasiment pas la peine d'investir des sous là.

Est-ce que ça serait quelque chose qui serait à voir, parce qu'il passe tellement pas de monde?

2875 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Dans la justification du projet?

PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :

2880 Oui, de 22 et moins, il ne passe plus de monde. Ça fait qu'on dépense des sous, non?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

2885 Entre Fermont et Baie-Comeau, il y a deux cent vingt-deux (222) courbes sous-standard. J'ai vu des études des compagnies forestières qui allaient cogner aux portes du gouvernement pour avoir des subventions à l'effet que ça coûtait extrêmement cher sortir la fibre du bois sur la 389, parce qu'il y a des pentes extraordinaires.

2890 Et vous comprenez qu'avec les camions chargés de bois, bien, monter une pente à onze-douze pour cent (11 %-12 %), ça coûtait extrêmement cher.

2895 Donc à un moment donné, tellement de courbes sous-standard, et cette route-là tellement de réclamations de la part du milieu à l'effet que le gouvernement devrait investir des sous pour retaper cette route-là, puis la remettre aux normes, puis la remettre au niveau sécurité, je connais aucune place au Québec où ils impriment des chandails, quand on va à Fermont, puis ils les vendent : « J'ai survécu à la 389 ». Je connais juste la route 389 qui a ce genre de chandails là qui s'impriment. Partout ailleurs au Québec, j'ai jamais vu ça.

2900 On a un Comité sécurité de la 389 aussi qui nous dit à tous les jours : vous avez des problèmes sur la 389!

2905 Et là, je ne parle que des conditions d'été. Si on rajoute à ça les conditions d'hiver! Moi, je suis sollicité très très très très très souvent depuis quinze (15) ans en disant, qu'est-ce que vous allez faire avec la route 389!

Alors moi, quand on a annoncé qu'on investissait quatre cent trente-huit millions (438 M\$) sur la 389, j'étais aux anges! Moi, c'était de la musique à mes oreilles.

2910 Parce que pendant tout le temps que j'ai été sur la Côte-Nord, on disait, qu'est-ce que vous allez faire avec la 389, ça n'a aucun bon sens!

Il y a certains secteurs, c'est presque pas praticable dans des conditions de printemps. Ça n'a aucun bon sens.

2915 **PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :**

J'ai mal formulé. Ma question portait de 4 à 0.

2920 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Et voilà! C'est un peu ça que je voulais aussi vous faire préciser.

2925 Donc est-ce que la baisse de circulation fait qu'on pourrait éventuellement remettre en question la justification du projet!

Là, vous avez dit 0-22, mais je comprends que votre intérêt, c'est surtout le premier quatre kilomètres (4 km) de la nouvelle section, là?

PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :

2930

Je m'excuse, j'ai mal spécifié.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2935

Alors une réponse courte! Est-ce que ça pourrait remettre éventuellement en question la justification du projet B surtout pour sa section de quatre kilomètres (4 km)?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

2940

Bien, en fin de compte, on a regardé le déplacement origine-destination, c'était Baie-Comeau-Manic-2. Et on n'a pas regardé juste le 0-4, on a regardé le 0-22. Puis on a même regardé un autre scénario qui passait par le chemin de contournement, la Scierie puis tout ça. Donc on a mis tout en compétition quand on se déplace du point A au point B quel serait le meilleur scénario.

2945

Donc ça faisait partie, le 0-4 faisait partie de l'ensemble du projet qui était regardé.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2950

Peut-être revenir à votre présentation! Vous parliez justement que pour ce qui est de la section 0-22, vous vous êtes concertés avec la Ville de Baie-Comeau puis il y avait des impératifs de développement économique, qui fait que vous avez fait un choix au niveau du tracé.

2955

Je pense qu'aussi dans cette section-là du 0-22, en fonction de l'éventuelle option de l'avenue du Labrador, vous mentionnez aussi dans votre étude d'impact que vous auriez éventuellement composé avec l'infrastructure d'une voie ferrée.

2960

Est-ce qu'elle est existante ou elle est à venir? Est-ce que vous pourriez nous situer exactement l'éventuel projet ferroviaire en fonction de votre option?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

2965

Oui. Entre le 0 et 4, c'est la SOPOR en fait qui, au fil du temps, s'est aperçue qu'il n'y avait pas assez d'espace au port de Baie-Comeau pour entreposer tout ce qu'ils avaient à transporter. Parce que SOPOR, c'est une compagnie qui fait du transbordement sur la voie ferrée, puis qu'après ça, achemine les matériaux par cabotage qui va à Matane. Puis on sait qu'à Matane, c'est l'accès au marché américain. Toutes les voies ferrées de Matane, c'est l'accès direct au marché américain.

2970 Donc c'est sûr, la route, en fait il y avait l'exploitation minière ferroviaire, puis là, c'est l'aluminium aussi, c'est Alcoa, alors tous ces produits-là transitent par la SOPOR, puis la SOPOR met ça sur des bateaux qui vont à Matane, puis après ça, c'est l'accès direct au marché américain.

2975 Donc c'est très important. Alors la SOPOR n'ayant plus assez de terrain au port de Baie-Comeau a fait une extension en fait, ils ont une grande cour entre les deux (2) secteurs où il y a une possibilité d'entreposer beaucoup de matériaux puis de toutes sortes de choses là qui pourrait donner accès au fleuve. Et il y a une voie ferrée qui part du port de Baie-Comeau, qui appartient à la SOPOR, puis qui va jusque dans le parc industriel en haut.

2980 La SOPOR aussi, si jamais, exemple, d'autres industries s'installaient dans le parc industriel, exemple Mason Graphite présentement, tout ça, donc il y aurait possibilité via cette voie ferrée là de l'extensionner jusqu'aux différents clients qui pourraient se trouver dans le parc industriel.

2985 Mais là-dessus, peut-être que la Ville de Baie-Comeau pourrait nous entretenir plus en profondeur sur éventuellement les investisseurs qui sont perçus dans le parc industriel, puis comment tout ça pourrait prendre forme. Je pense que peut-être la Ville de Baie-Comeau est mieux positionnée pour répondre.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2990 Mais le projet n'est pas réalisé, c'est quelque chose qui est dans les cartons?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

2995 Bien en fait, la voie ferrée va jusque-là. L'aire d'entreposage appartient à la SOPOR, c'est immense, et les possibilités sont toutes là.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

3000 Mais je veux savoir de votre part, en fonction du quatre kilomètres (4 km) que vous envisagez sur l'avenue du Labrador, la voie ferrée, est-ce qu'elle est existante?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

3005 Elle ne traverse pas ce 0-4 kilomètres là. Elle arrête juste avant.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

C'est ce que je voulais savoir.

3010 Alors pour la Ville de Baie-Comeau, s'il vous plait, est-ce que c'est possible pour vous de nous préciser exactement l'éventuelle réalisation ou l'éventuel développement du parc industriel?

3015 Ce que je comprends, c'est quand même lié, le choix, en partie, en fonction de la présentation de monsieur Bérubé, le choix du quatre kilomètres (4 km), du nouveau segment de quatre kilomètres (4 km), est lié en partie à l'éventuel développement d'un parc industriel, c'est ce que je comprends?

PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

3020 Bien, la Ville de Baie-Comeau a déjà planifié depuis de longue date le développement de son parc industriel qui est un parc industriel à vocation régionale.

3025 La ville de Baie-Comeau est fusionnée, donc c'est l'ancienne ville de Hauterive et l'ancienne ville de Baie-Comeau et il y a un no man's land entre les deux (2) secteurs, donc ça nous donne plus de deux cent vingt-cinq hectares (225 ha) de propriétés qui sont sous le contrôle présentement du ministère des Ressources naturelles en partie.

3030 Il y a également la Société d'expansion de Baie-Comeau qui est un organisme à but non lucratif qui a le mandat de voir au développement industriel et commercial de notre territoire, qui est propriétaire de certains terrains dans ce secteur-là.

3035 L'axe que monsieur Bérubé disait, ce monsieur Bérubé, donc l'axe de SOPOR, c'est un axe qui est est-ouest, pour faire ça simple, et qui arrive à la croisée de l'axe nord-sud de l'avenue du Labrador qui, dans nos plans, est le futur emplacement pour passer la 389.

3040 Dans le développement de la SOPOR, il était prévu que ce serait de nouveaux clients qui pourraient aller s'installer dans le parc industriel. Ce qu'on veut, c'est avoir la plus vaste offre possible afin d'être le plus attrayant possible pour des industriels pour venir faire du développement à Baie-Comeau.

3045 Donc dans notre panier de services, lorsqu'on approche des entreprises, on offre la possibilité de prolonger, la SOPOR peut prolonger la voie ferrée, parce qu'à l'endroit où elle arrive, il suffirait de la faire virer vers le nord, puis elle suivrait l'axe nord-sud de la future 389 qui est notre route du Labrador aujourd'hui. Et ça, bien, ça donne accès aux deux cent vingt-cinq hectares (225 ha) dont je parlais tout à l'heure.

Ça nous permet aussi de dire, bon bien là, vous avez le fer avec la voie ferrée, vous avez aussi évidemment tout ce qui est de transport routier qui peut avoir un accès direct au Nord québécois avec la fosse du Labrador, avec toutes les richesses qu'on retrouve dans le territoire, et

3050 on a un projet présentement qui est sous étude par une entreprise qui s'appelle Mason Graphite pour exploiter du graphite, une mine de graphite près de Manic-5.

3055 Ce projet-là avance bien, et ils ont commencé aussi à faire des présentation au niveau du public, et il y a eu des rencontres; le BAPE, je crois que vous êtes au courant de ce projet-là en partie, parce qu'il y a des études environnementales qui devront être faites par le promoteur. Et c'est un projet qui pourrait commencer à se réaliser à partir de 2016 avec une mise en exploitation en 2018.

3060 Il faut évidemment coordonner toute la construction de la 389 avec l'intérêt de la ville de Baie-Comeau de raccorder cette entreprise-là au réseau routier municipal, puis au réseau routier de la 389. Parce que leur approvisionnement va venir du nord.

3065 Donc le tronçon, on parle du 0-4 kilomètres, il est en plein dans un chemin que la Ville, de toute façon avait l'intention de réaliser, n'eût été du projet de la 389 du MTQ, la Ville l'aurait fait quand même, ce chemin-là, pour desservir une industrie.

3070 En fait, on attend seulement que le promoteur s'installe pour le desservir. On voit là une opportunité extraordinaire pour les contribuables de la ville de Baie-Comeau, de pas supporter l'ensemble de tous ces frais pour construire une usine qui devrait être à peu près à deux kilomètres (2 km) du 0-4.

3075 On a déjà sept cents mètres (700 m) de voie municipale de faite dans le 0-4. Mason, les terrains qu'ils visent seraient des terrains autour de deux kilomètres (2 km). Donc on a un (1 km) à un point trois kilomètre (1,3 km), dépendamment du positionnement de l'entrée principale, puis de ce qu'ils vont choisir de faire au niveau des courbes géographiques du terrain choisi, où est-ce que l'usine va se positionner exactement. Ça commence à se préciser.

3080 Mais c'est sûr que nous, c'est très intéressant de voir le MTQ venir construire un chemin sur l'emprise du chemin que nous, on planifiait faire, qui serait un chemin parallèle à la voie ferrée. La voie ferrée, on la fera pas si l'industrie nous demande pas d'avoir une voie ferrée, mais dans notre panier de services, on leur dit, à Mason, si vous voulez sortir du matériel par voie ferrée, bien, vous êtes capables de le faire.

3085 C'est pas le type d'industrie qui vise ça. Je vous dirais que c'est des terrains aussi qui avaient été offerts à FerroAtlantica dans la négociation qui finalement a abouti avec le projet pour Port-Cartier, Shawinigan était également dans la course, et on faisait encore valoir tous nos attraits, possibilité de sortir par la voie ferrée.

3090 Donc la voie ferrée, c'est un atout. La proximité de ce site-là, pour avoir du transport routier lourd qui emprunterait directement la 389 vers le nord, sans être obligé de passer dans le cœur de la ville, sans avoir à faire un détour par la 138, passer par le boulevard Comeau, revenir sur Pierre-Ouellet pour aller au parc industriel entre les deux (2) secteurs, c'est une boucle qui, pour nous autres est beaucoup plus naturelle de permettre que l'approvisionnement du nord arrive directement par la 389 qui serait en lien direct avec la route du Labrador.

3095 Et les entrepreneurs qui s'établiraient dans ce secteur-là pourraient aussi emprunter la route du Labrador vers le nord et l'ancien chemin de la 389 qu'on connaît aujourd'hui comme étant le chemin officiel de la 389, pour aller vers la route maritime, et avoir accès au port de Baie-Comeau.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

3100 Merci pour ces éléments de réponse.

3105 Peut-être préciser, une question vraiment pratico pratique, bon, on sait qu'éventuellement, si le projet de raccordement de quatre kilomètres (4 km) se réalise, qui va être en charge de quoi pour ce qui est de l'ancien segment qui va rester quand même fonctionnel et le nouveau tronçon, qui va être responsable de l'entretien?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

3110 Il y a des pourparlers qui sont en cours présentement avec la Ville de Baie-Comeau à ce sujet-là.

3115 Parce que pour Transports Québec, il ne va y avoir qu'une route 389. Ce qu'on fait, normalement, c'est qu'on fait la construction, après que c'est construit, ce qu'on procède, c'est un abandon de gestion du tronçon existant. Mais il y a toute une panoplie de mesures qui s'appliquent pour supporter éventuellement la municipalité qui reprendrait cette route-là.

3120 Et c'est vers ça qu'on s'enlign. Je pense que le maire de la ville de Baie-Comeau avait déjà dit que compte tenu de la situation, il serait intéressé.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

3125 OK. Là, on parle de la section actuelle de la 389 qui serait éventuellement – donc vous vous délesteriez de cette responsabilité-là?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

Ce ne serait plus sous la gestion de Transports Québec.

3130 Mais c'est sûr que dans tout ce processus-là, tous les résidents ou tous les voisins ou tout le monde continueraient à être desservis par une route, ça, c'est sûr et certain. Pour monsieur et madame Tout-le-Monde, ça change rien du tout. C'est juste un échange de juridiction, finalement.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

3135 Puis pour l'éventuel nouveau segment de quatre kilomètres (4 km), est-ce que ça resterait sous votre responsabilité?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

3140 Bien, le nouveau quatre kilomètres (4 km) serait Transports Québec. L'ancien quatre kilomètres (4 km) serait probablement la ville de Baie-Comeau.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

3145 C'est en discussion actuellement avec la ville de Baie-Comeau?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

3150 Oui.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

3155 D'accord, merci. Merci monsieur Bérubé.

QUESTIONS DE LA COMMISSION

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

3160 Écoutez, peut-être certaines questions, il est déjà dix heures vingt-cinq (10 h 25), mais on va se permettre quand même certaines questions accessoires qu'on a identifiées à l'étude d'impact.

3165 Vous parlez dans la réalisation des différents projets que vous auriez éventuellement à vous entendre avec Hydro-Québec pour le déplacement de certaines lignes.

3170 Simplement nous dire combien éventuellement vous envisagez de déplacements de lignes, puis aussi nous préciser c'est quoi le processus d'autorisation éventuelle pour la réalisation de ces projets-là?

Est-ce que ça serait le ministère des Transports qui assumerait les coûts, est-ce que ça serait Hydro-Québec? Essayez de nous faire un portrait.

3175 **PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :**

Dans tous les projets, à l'exception du projet C, qui sont pas en discussion ce soir, mais dans les projets B, D et E, nos analyses sont pas mal faites du côté Hydro-Québec TransÉnergie, donc les lignes de transport, les gros pylônes.

3180 Au départ du projet, on avait rencontré Hydro-Québec, puis ça s'enlignait pour nous coûter terriblement cher, parce qu'on payait la facture, mais finalement, ça passe partout, on n'a pas de déplacement ni de remplacement de pylônes à date.

3185 On a une bonne coordination avec Hydro-Québec. On leur envoie nos plans avec les dégagements autant verticaux qu'horizontaux, ils font leur analyse, ils nous reviennent, ça, ça passe pas, essayez d'améliorer ça, baissez votre profil, tassez-vous!

3190 Ça fait qu'à date, les gens en arrière de moi pourront le confirmer, mais tout se passe bien côté HQTÉ.

La facture nous appartient à cent pour cent (100 %) s'il y en avait.

3195 Côté Hydro-Québec Distribution, donc les petits poteaux de bois, ça aussi, bien ça, c'est sûr qu'on a des déplacements. On n'a pas le choix, on n'a pas d'emprise sur la 389, les poteaux sont très près de la route. Aussitôt qu'on va faire des travaux, il faut déplacer des poteaux.

3200 Donc c'est un processus qu'il faut quasiment se prendre un an et demi (1 ½) d'avance, au moins un an et demi (1 ½) avant de faire nos travaux pour qu'eux aient le temps de tasser leurs installations pour que nous, on fasse nos travaux.

On a une directive à Transports Québec maintenant qu'on peut pas aller en soumissions, en appel d'offres, tant que les utilités publiques ne sont pas déplacées.

3205 Parce que vous avez vu à quelques endroits, de l'asphalte avec un poteau dans le milieu de la rue, je sais pas si tout le monde l'a vu, mais en tout cas!

3210 Mais présentement, ça va bien. On paie la moitié de la facture côté Distribution, on paie la moitié et Hydro paie la moitié.

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

3215 On a regardé quelles étaient les conditions avec Hydro-Québec pour qu'ils tolèrent qu'on travaille sous les lignes existantes sans qu'on apporte des modifications à leurs lignes de distribution.

3220 Parce qu'au début, c'était, bien, si vous avez une route qui passe sous nos lignes, puis qu'il va falloir travailler sur ces lignes-là, bien ils vont installer des pylônes anticascades, puis toute la facture vient chez nous. Ça fait qu'on avait évalué qu'à chaque fois qu'on demandait des changements à Hydro-Québec, chaque passage nous coûterait cinq millions de dollars. (5 M\$). Ça fait qu'évidemment, Transports Québec ne voulait pas que ça devienne un projet hydroélectrique, on voulait que ce soit un projet routier!

3225 Ça fait qu'on a demandé quelles étaient les conditions pour Hydro-Québec pour lesquelles on n'aurait pas besoin de leur demander des transformations sur leurs pylônes. Ça fait qu'ils nous ont donné toute la liste de leurs conditions.

3230 Alors on a pris ces conditions-là, puis on les a transmises à nos mandataires, puis on a dit, essayez, en autant que possible, de respecter ces conditions-là où il n'y aurait pas de modifications à faire sur les lignes de transport.

Alors ils ont travaillé avec ça, puis ils ont optimisé leurs choses, puis il en reste pas beaucoup, en fin de compte, ou pas pantoute.

3235 **PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :**

3240 En tout cas, les projets qu'on fait, on a obtenu les autorisations techniques qu'ils appellent, une permission technique. Il y en a un présentement qui n'a pas passé, mais ils nous demandaient de baisser le profil d'un mètre (1 m), donc on a avisé notre prestataire, baisse ton profil d'un mètre (1 m), puis ça va être correct.

On a une bonne coordination avec Hydro.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

3245

Une autre question de compréhension! Vous parlez dans votre étude d'impact de zones de transition entre les segments de route modifiés ou inchangés pour éviter des changements trop brusques de la géométrie de la route, des vitesses des usagers. Nous expliquer ce que c'est, une question de compréhension!

3250

PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :

3255

Bien, dans le fond, il faut éviter de créer des pièges. On s'entend, la 389, on la refait pas toute, notamment dans les projets D et E. B, c'est un projet neuf sur les vingt-deux kilomètres (22 km), c'est pas très grave. Mais dans les projets D et E, il faut faire attention où on finit nos segments qu'on va corriger pour ne pas qu'une courbe qui n'était pas problématique le devienne. Parce qu'en corrigeant les secteurs, bien, c'est évident que la vitesse des usagers va augmenter.

3260

Et d'ailleurs, ça, on le tire d'audits de sécurité de notre service d'expertise de sécurité en transport à Québec. Pour des projets qu'on avait déjà soumis à des audits, ils ont dit, faites attention à la fin de vos segments, réduisez le gabarit de la route sur une distance que l'utilisateur perçoive le changement. Pas leur arriver ça sur vingt mètres (20 m) puis là, ooh, on vient de changer de route! Donc c'est un peu ça.

3265

C'est de faire attention où on commence nos projets, où on les finit, pour pas qu'une courbe qui n'était pas problématique le devienne.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

3270

OK.

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

3275

J'ajouterais aussi qu'il y a eu une enquête publique du coroner, et la conclusion de l'enquête publique du coroner recommandait à Transports Québec, lorsqu'il interviendrait sur la 389, de ne pas faire une route trop luxueuse, parce qu'au bout de l'intervention, on revient dans un chemin qui est tortueux.

3280

Donc il faut pas donner l'impression à l'utilisateur de la route que là, ça va bien, il n'y a pas de courbes serrées, on peut accélérer, il n'y a pas de problème. Parce qu'on va corriger à un endroit une problématique, mais dès que l'intervention est terminée, il va retomber dans une route tortueuse et là, sa conduite sécuritaire, bien là, il ne fera plus attention, puis il risque d'y avoir un piège à ce moment-là.

3285 On va avoir corrigé un problème à un endroit, mais on va en avoir créé un autre plus loin qui était pas problématique avant. Donc il disait que chaque intervention de Transports Québec devra toujours être faite avec le souci de l'usager de la route qui se rappelle en général des quelques minutes qu'il vient de passer, puis qu'il adapte sa conduite en conséquence.

3290 Ça fait qu'il faut pas qu'il baisse la garde sur la 389 en lui donnant une impression qu'il est sur une route très sécuritaire. Il faut toujours avoir le souci de faire une intervention qui va garder son éveil. Il va garder son éveil, puis il va se rappeler que bien, la route 389, c'est tortueux, puis il faut garder nos sens bien aiguisés.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

3295 Il y a un autre élément aussi qu'on a relevé dans l'étude d'impact, justement en ce qui concerne, comment dire, la fluidité puis la capacité à faire une réparation de route qui donne pas une illusion de sécurité.

3300 Généralement, ce qu'on comprend de votre étude d'impact, c'est que vous visez quand même le développement d'un standard à quatre-vingt-dix kilomètres heure (90 km/h). Évidemment, vous designez la route en fonction d'un cent kilomètres heure (100 km/h) mais avec une limite de quatre-vingt-dix kilomètres heure (90 km/h), mais vous avez certaines sections où vous designez à quatre-vingt-dix kilomètres heure (90 km/h).

3305 Donc est-ce qu'on suppose que vous allez descendre la vitesse envisagée à quatre-vingts kilomètres heure (80 km/h)?

3310 Qu'est-ce qui fait que cette contrainte-là, parce que c'est l'objectif général de l'ensemble des travaux, qui fait que vous allez être, en tout cas, vous proposez aussi certains segments avec une vitesse inférieure?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

3315 On a demandé à nos mandataires d'avoir le souci de ne pas regarder juste l'endroit où ils intervenaient mais d'avoir le souci de qu'est-ce qui se passait avant puis qu'est-ce qui se passait après, pour être sûr que le projet s'inscrit bien dans le paysage.

3320 L'autre chose, les critères de conception, bien, vu que c'est une route qui est pavée, en général c'est quatre-vingt-dix kilomètres heure (90 km/h). Dans le cas d'une route pavée, c'est quatre-vingt-dix kilomètres heure (90 km/h), à moins d'avis contraire. À moins que ce soit municipal et tout ça, mais les routes provinciales, normalement une route pavée, c'est quatre-vingt-dix kilomètres heure (90 km/h).

3325 Par contre, les normes au niveau du dix (10 km/h) de plus qu'on prend qui est une sécurité au niveau de la conception, bien, au niveau du profil, on comprend que si on a beaucoup d'accès, si on a beaucoup d'intersections, bien, la distance de visibilité en profil, c'est important d'en avoir une assez longue pour être capable d'anticiper un éventuel véhicule qui va s'introduire sur la route, ce genre de chose là.

3330 Mais sur la route 389, on n'a pas ce genre de chose là. On est en général en forêt.

3335 Ça fait que ce critère-là de conception, on a dit, il n'est peut-être pas aussi nécessaire que ça. Et ça, ça a un impact beaucoup sur le coût de construction de la route, parce qu'on comprend que toutes les courbes verticales qui sont convexes ou concaves, bien, la distance de visibilité pour apprécier éventuellement une auto qui va s'introduire sur la route, bien, dans certaines circonstances, c'est très important, parce qu'on en a beaucoup; mais dans d'autres circonstances, il n'y en a pas. Ça fait que c'est pas si important que ça.

3340 C'est ça qui nous a forcés, qui nous a donné comme la permission de pouvoir baisser ce critère-là pour qu'il soit mieux adapté à la route 389.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

3345 D'accord.

MOT DE LA FIN

3350 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

3355 Alors écoutez, il est déjà dix heures trente (10 h 30), la Commission va suspendre ses travaux. On va reprendre les travaux demain à dix-neuf heures (19 h) à la salle des Chevaliers de Colomb de Baie-Comeau.

J'invite les gens qui voudraient nous suivre d'assister à la séance de demain.

3360 Entre temps, je vous demanderais, monsieur Bérubé, si c'est possible, vous avez fait allusion dans votre présentation d'un rapport du coroner qui justifiait en partie une intervention en termes de sécurité, est-ce que c'est possible de nous indiquer ou nous déposer copie du rapport du coroner en question s'il vous plait?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

3365 On l'a, oui, on va le déposer.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

3370 Merci monsieur Bérubé.

Je remercie les représentants du promoteur, je remercie les personnes-ressources, je remercie le public qui a assisté à notre séance.

3375 Alors la Commission suspend ses travaux, va reprendre ses travaux demain à dix-neuf heures (19 h) à Baie-Comeau à la salle des Chevaliers de Colomb.

Merci beaucoup.

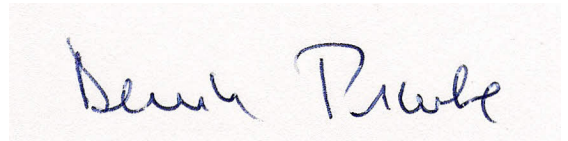
3380

SÉANCE AJOURNÉE AU 21 OCTOBRE 2015 À DIX-NEUF HEURES (19 H) À BAIE-COMEAU

3385

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.

3390



DENISE PROULX, s.o.