

**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 2

---

Séance tenue le 21 octobre 2015 à 19 h  
Salle des Chevaliers de Colomb  
10, rue Roméo-Vézina  
Baie-Comeau

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 21 OCTOBRE 2015  
SÉANCE DE LA SOIRÉE  
MOT DU COMMISSAIRE RESPONSABLE..... 1  
PRÉSENTATION DES REQUÉRANTS  
M. JACQUES BÉRUBÉ ..... 12  
CONSEIL DES INNUS DE PESSAMIT ..... 16  
M. Jean-Marie Picard  
PRÉSENTATION DU PROMOTEUR ..... 19  
M. André Bernatchez  
M. Michel Bérubé  
REPRISE DE LA SÉANCE  
PÉRIODE DE QUESTIONS  
M. MICHEL BÉRUBÉ ..... 30  
M. PIERRE LAVOIE ..... 43  
M. JACQUES BÉRUBÉ ..... 47  
M. DEAN CARBONNEAU ..... 53  
REPRISE DE LA SÉANCE  
QUESTIONS DE LA COMMISSION ..... 71  
M. MICHEL BÉRUBÉ ..... 83  
M. PIERRE LAVOIE ..... 85  
QUESTIONS DE LA COMMISSION ..... 95  
M. JACQUES BÉRUBÉ ..... 98  
M. DEAN CARBONNEAU ..... 106

**SÉANCE DU 21 OCTOBRE 2015  
SÉANCE DE LA SOIRÉE  
MOT DU COMMISSAIRE RESPONSABLE ET  
DÉPÔT DE DOCUMENTS**

5

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

10 Mesdames et messieurs bonsoir et bienvenue à cette première partie d'enquête et d'audience publique sur le projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-5 par le ministère des Transports.

La Commission a tenu hier soir une première séance à Pessamit.

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

Alors je vous demanderais de bien vouloir mettre vos appareils électroniques et vos cellulaires en mode sourdine le temps de l'audience publique.

20 Mon nom est Denis Bergeron et je suis commissaire responsable de cette commission d'enquête qui doit réaliser le mandat donné au BAPE par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, monsieur David Heurtel.

25 Voici maintenant le mandat que le BAPE a reçu du ministre en date du 3 septembre 2015. Cette lettre s'adresse au président du BAPE, 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.»

35 Et c'est signé monsieur David Heurtel, ministre.

Je vous rappelle 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 ce projet.

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 les notions d'environnement retenues par les tribunaux supérieurs qui  
englobent les aspects écologique, social et économique.

45            Dans le cadre de la Loi sur le développement durable, le BAPE s'est donc 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.

              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.

55            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 dans le site Web du BAPE et elles sont  
aussi contenues dans un document qui est 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 prendra 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

80 souhaitez 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.

85 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 durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au plus tard le 4 février 2016. Celui-ci aura alors soixante (60) jours pour le rendre public.

90 Voici maintenant un aperçu du déroulement de cette soirée selon nos règles de procédure. Je présenterai tout d'abord 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 sont déjà rendues publiques par le BAPE.

95 Après la présentation du promoteur, une pause d'environ quinze (15) minutes suivra. C'est à ce moment qu'un registre sera disponible à l'arrière de la salle pour ceux et celles qui souhaitent 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.

100 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 au plus grand nombre de participants de poser leurs questions.

105 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.

110 L'audience publique est divisée en deux (2) parties et la première partie, comme je l'ai souligné tout à l'heure, a débuté hier soir à Pessamit. 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.

115 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

120 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.

125 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 Bureau d'audiences publiques. Je vous demande d'ailleurs de signifier le plus tôt possible à la  
130 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  
135 deuxième partie de l'audience publique, soit avant le 3 novembre prochain.

130 De plus, afin de nous permettre d'en faire une lecture attentive et appropriée, vous devrez nous faire parvenir vos mémoires cinq (5) jours avant le début de la deuxième partie, soit au plus tard le 12 novembre prochain.

135 Au moment de la présentation de votre mémoire, je pourrai alors 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 sont donc possibles.

140 Après la séance 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  
145 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 Bureau d'audiences publiques.

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 publique 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.

160 Voici maintenant comment nous allons procéder ce soir et au cours des autres éventuelles séances de la première partie de l'audience publique. Tout d'abord, la disposition de la salle! Au centre face à vous la Commission d'enquête. À ma gauche, la table des analystes du Bureau d'audiences publiques, celle des personnes-ressources et la table de notre sténotypiste qui s'occupe des transcriptions; à l'arrière, la table de l'équipe de la Commission, à ma droite, la table des représentants du promoteur, et devant nous, la table où vous viendrez poser vos questions.

165 L'inscription pour les questions, comme je l'ai mentionné plus tôt, se fait à l'arrière.

170 Ce soir le registre sera ouvert à la première pause. Deux (2) questions seront admises par intervention, sans sous-question, et cette règle permettra au plus grand nombre possible de participants de poser leurs questions. Toutes les questions du public comme les réponses doivent m'être adressées. Je dirigerai les questions aux personnes concernées. Il est possible que je soumette la question à une autre personne en plus de la personne initialement interpellée.

175 Je vous demande d'éviter les préambules à vos questions et les seuls préambules qui seront acceptés sont ceux qui sont indispensables à la compréhension de votre question.

Il ne sera également pas 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 de l'information supplémentaire dans la foulée de vos questions. 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 également 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 nous 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 déposés.

210 Je 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 le remplir et le remettre au personnel à l'arrière de la salle.

215 Alors j'ai maintenant le plaisir de vous présenter l'équipe de la Commission d'enquête. À ma gauche, madame Anny-Christine Lavoie et madame Laurence Morin-Rivet. 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, nous avons la présence de monsieur Richard Grenier qui est responsable de la logistique et monsieur Jean Métivier qui est technicien du son; je souligne également l'effort de monsieur Jérôme Turcotte qui est chargé de la webdiffusion des séances.

Alors j'invite tout d'abord le porte-parole du promoteur à nous présenter son équipe. Monsieur Bérubé!

225 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

230 Oui merci monsieur le Commissaire. D'abord je me présente, Michel Bérubé, directeur Transports Québec région de la Côte-Nord. Je suis accompagné d'André Bernatchez qui est le gérant de projet pour tous les projets de la 389.

Derrière moi, il y a monsieur Sylvain Miville, David Gélinas et Jean Hardy qui sont les firmes qui ont été mandatées pour faire la préparation des plans et devis.

235 Il y a aussi plusieurs personnes dans la salle dont nous pourrions recourir, là, au besoin pour différents sujets. On peut peut-être les présenter si vous voulez.



**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

240 Oui. Alors écoutez, je pense que plutôt ce qu'on va faire, c'est que lorsque les gens viendront prendre la parole, ils s'identifieront. C'est juste une question technique, là, de transcription de façon à bien avoir les bons noms qu'on va assigner aux bonnes personnes.

Alors merci d'être présents.

245 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Merci.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

250 Alors écoutez, avant de passer la parole puis de présenter les personnes-ressources, simplement un oubli de la Commission hier, c'était de confirmer en quelque sorte les dépôts de certains documents qui vous ont été demandés.

255 Alors si c'est possible d'en faire la lecture de façon à ce que le public puisse savoir, là, exactement la documentation complémentaire, là, qui est disponible sur le site Web du Bureau d'audiences publiques.

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

260 Oui. C'est monsieur Guillaume Lavoie qui est en communication à Transports Québec, qui va se charger de vous transmettre ces informations-là.

**PAR M. GUILLAUME LAVOIE :**

265 Merci. Donc monsieur le Commissaire, voici la liste des documents transmis au BAPE. Tout d'abord il y a eu un premier envoi qui a été fait le 6 octobre, il y avait les études d'impact sur les trois (3) tronçons, tronçon B, tronçon D, tronçon E.

270 Il y avait également un complément d'information sur l'impact de la relocalisation de l'intersection des routes 389 et 138 sur l'achalandage commercial du boulevard Comeau, une note technique, et le compte rendu des portes ouvertes qui avait été fait préalablement par rapport à ces projets.

275 Dans un deuxième envoi transmis le 15 octobre, l'historique des travaux d'entretien et d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont depuis 2005, comprenant les travaux actuellement en cours.

280 Ce document comprend également un calendrier des travaux prévus à court, moyen et long termes sur la route 389.

Un portrait des déplacements sur la route 389, données de type enquête origine-destination et d'enquête cordon.

285 Un tableau synoptique de la ventilation des coûts en date d'aujourd'hui de chacun des tronçons en incluant les segments non assujettis à la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

290 Pour le tronçon B, nous avons présenté les coûts des différents scénarios de tracés étudiés, scénarios 1 à 5.

Le budget alloué en date d'aujourd'hui au programme d'amélioration de la route 389, en incluant les segments non assujettis et les tronçons A et C.

295 Les plans d'avant-projet préliminaires ou définitifs disponibles pour les travaux compris entre les kilomètres 0 et 212 avec exemple de coupe type.

300 Des schémas d'accident couvrant au moins trois (3) années consécutives pour les tronçons D, B et E. Les schémas d'accident présentent la localisation de l'accident, le type d'accident, le type de véhicule impliqué, la gravité, la date, l'heure et toute autre information pertinente.

La liste des interventions d'Urgence-Environnement sur la route 389 au cours des trois (3) dernières années.

305 Le plan ministériel et non le plan régional des mesures d'urgence et de la sécurité civile du ministère des Transports du Québec mentionné dans l'étude d'impact, tronçon D, page 200.

310 Les comptes rendus des rencontres suivantes : rencontres tenues entre mai 2011 et novembre 2013 avec les organismes de gestion du territoire mentionnées dans l'étude d'impact, tronçon D, page 122; rencontres tenues avec le Conseil des Innus de Pessamit de janvier et octobre 2013 ainsi que celles tenues avec le Conseil Innu de Takuaikan en décembre 2013 mentionnées dans l'étude d'impact, tronçon D, page 127; rencontre d'information publique tenue en décembre 2011 et en mai 2012, ainsi que celle de novembre 2012 avec la Conférence administrative régionale mentionnée dans l'étude d'impact, tronçon D, page 128.

315 Document produit par Transports Québec en 2015 en complément d'information sur l'impact de la relocalisation de l'intersection des routes 389 et 138 sur l'achalandage commercial du boulevard Comeau.

320 Document produit par Transports Québec en 2012 «Vers un plan de transport pour la Côte-Nord», proposition de plan de transport, Direction de la Côte-Nord, document mentionné dans la bibliographie de l'étude d'impact du tronçon D, page 11.21.

325 Des documents qui ont été remis aujourd'hui : le compte rendu de la rencontre tenue le 20 avril 2011 avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

325 L'enquête du coroner publiée en juin 2011 d'un accident mortel survenu au kilomètre 42 de la route 389.

330 La présentation générale des projets qui a été faite et qui sera faite tout à l'heure, ainsi que la présentation sur l'historique de la démarche de consultation avec la communauté de Pessamit.

335 Document à venir au cours des prochaines heures : une carte identifiant les segments courts qui sont non assujettis à l'audience du BAPE présentement.

335 Document en pourparlers avec le BAPE, il y a toujours l'étude multicritère ayant mené au choix du tracé du tronçon B, document mentionné dans l'étude d'impact du tronçon B, section 3.4.2.

340 Les comptes rendus des rencontres tenues en août 2011 et décembre 2012 avec le comité de sécurité de la route 389 mentionnés dans l'étude d'impact, tronçon D, page 127.

345 Et finalement, le document produit par SNC-Lavalin et Transports Québec en 2013, «Étude d'opportunité portant sur le programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont», un document mentionné dans l'étude d'impact du tronçon D, page 2.1.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Merci beaucoup.

350 Alors l'essentiel des documents qui ont été mentionnés sont disponibles pour consultation.

Alors pour ce qui est des personnes-ressources, je vous inviterais à vous présenter puis, pour faire court, je pense qu'on a demandé aussi certains documents, là, qui seraient à déposer, après de certains d'entre vous. Alors il suffira de les mentionner lorsque vous vous présenterez.

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

**PAR Mme VALÉRIE ST-AMANT :**

360 Oui, Valérie St-Amant de la Direction des évaluations environnementales. Je suis accompagnée de madame Marie-Emmanuelle Rail ainsi que madame Natalie Fantin de la Direction régionale de la Côte-Nord.

Et nous n'avions pas de documents à déposer ce soir.

365

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

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

370 **PAR M. PIERRICK DUPONT :**

Alors Pierrick Dupont, de la Direction régionale de la Côte-Nord du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles. J'ai pas non plus de documents à déposer.

375 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

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

**PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :**

380

Bonjour. Marjolaine Bessette, du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, Direction régionale à Sept-Îles. Je suis accompagnée de mon collègue Éric Dancause et madame Sandra Heppell.

385 Nous avons à déposer un document, c'est fait, sur les statistiques concernant les collisions avec la grande faune le long de la 389 des dix (10) dernières années. Donc c'est déposé, monsieur le Président.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

390

Merci beaucoup. Alors pour la ville de Baie-Comeau!

**PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

395 François Corriveau directeur général.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

400 Pas de documents pour monsieur...

**PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

On m'en a pas demandé mais si on me le demande, j'en ai!

405 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Alors pour la MRC de Manicouagan!

**PAR M. OSSAMA KHADDOUR :**

410 Ossama Khaddour, directeur à l'aménagement. Je suis accompagné de mon collègue Philippe Poitras, coordonnateur à la gestion foncière et j'ai pas de documents, enfin, à vous déposer aujourd'hui.

415 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Alors merci beaucoup.

420 Je tiens à souligner qu'on a aussi sollicité d'autres organisations qui pourraient éventuellement être sollicitées pour répondre par écrit à certaines questions. Nous avons le Secrétariat aux affaires autochtones, la Société du Plan Nord, le ministère de la Sécurité publique, Hydro-Québec et Transports Canada.

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

430 Je vais inviter maintenant chaque requérant à lire sa requête présentant ses demandes d'audience publique. Je vous demande donc 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 publique et je me réserve le droit, bien évidemment, de vous interrompre si vous débordez trop de la lecture de votre requête originale.

---

**PRÉSENTATION DES REQUÉRANTS  
JACQUES BÉRUBÉ**

435

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Alors j'inviterais le premier requérant à s'avancer et à nous faire la lecture de sa requête!

440

Bonsoir.

**PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :**

Bonsoir.

445

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Alors peut-être vous présenter s'il vous plaît.

450

**PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :**

Jacques Bérubé, Vision Chrysler Jeep à Baie-Comeau. On est quatre (4) à cinq (5) personnes représentants. L'objet : demande d'audience publique.

455

«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 programme d'amélioration de la route 389, à savoir la déviation du tronçon actuel de la route 389 vers le parc industriel Jean-Noël-Tessier.

460

«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.

465

«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.

470

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

475 «Considérant que la prévision au ministère des Transports du Québec prévoit une baisse d'achalandage en provenance de la route 389 d'environ dix pour cent (10 %).

«Considérant que le chiffre représente une diminution directe de notre chiffre d'affaires et met en péril des emplois dans notre entreprise.

480 «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 Baie-Comeau et Manic-2) et ainsi démontrer que l'impact sur le milieu économique doit être considéré de façon approfondie. Il en va de l'intérêt de nos commerces, même de la survie de certains.

485 «Considérant que cette décision aura un impact négatif majeur économique – c'est déjà la suite de ce qu'on avait – excusez!

«Considérant un impact négatif majeur économique du secteur Marquette de la ville de Baie-Comeau.

490 «Considérant que cette décision peut amener des pertes d'emplois à la ville de Baie-Comeau.

495 «Considérant – je pense que c'est la même chose, je crois – considérant la décision diminuera de dix pour cent (10 %), nos citoyens...»

Je pense que ça complète la lecture.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

500 Oui bien, il y avait – excusez...

**PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :**

505 «Nous joignons...»

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

510 ... juste une, c'est ça, la petite section à la fin.

**PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :**

C'est ça, excusez-moi.

515 «Nous joignons à la présente la pétition suggérée par les commerçants du Secteur-Est ainsi que 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 de l'environnement économique du projet proposé.

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

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

525 Alors peut-être mentionner les signataires.

**PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :**

530 D'accord. Les personnes, d'Auto-Cam Baie-Comeau, Dean Carbonneau; Garage Pierre Lavoie, Benoit Michaud; Garage Pierre Lavoie, Pierre Lavoie; Vision Chrysler, Jacques Bérubé et Carrefour Baie-Comeau, Patrick Tremblay.

Merci beaucoup.

535 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Merci monsieur Bérubé.

540 Alors une autre requête a été adressée au ministre. Je vais me permettre de la présenter.  
Alors :

«Monsieur le Ministre...»

545 Oui.

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

On est le deuxième requérant.



550 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Pardon?

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

On est le deuxième requérant.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

560 Oui, mais est-ce que vous avez été identifié comme étant le représentant des requérants?

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

Oui hier.

565 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Juste un instant que je vérifie, monsieur Picard.

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

Vous m'identifiez déjà, donc...

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

575 Oui, oui, je vous connais monsieur Picard, on a passé une partie de la soirée hier soir, là. Mais c'est parce qu'on m'a jamais identifié que vous étiez représentant des requérants, alors c'est pour ça que je veux simplement vérifier.

580 Madame Boutin!

Alors donc, il nous a pas informés préalablement qu'il représenterait la communauté de Pessamit pour ce qui est de sa requête, c'est bien ce que je comprends.

585 Ça aurait dû être fait monsieur Picard.

Écoutez, je vais vous le permettre, mais je pense qu'on va s'en tenir strictement à la lecture de la requête.

590 Monsieur Picard on vous écoute!

---

**CONSEIL DES INNUS DE PESSAMIT**

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

Je suis le représentant du Conseil des Innus de Pessamit désigné par les conseillers Gérald Hervieux et Jean-Noël Riverin.

600 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Oui. Alors ça aurait dû nous être communiqué avant simplement.

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

Vous comprenez monsieur le Commissaire, si les gens l'ont pas fait, je m'en excuse.

610 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Oui, oui. Mais comme je vous ai dit, je vous laisse la parole. À vous de la présenter.

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

615 Comprenant que c'est une audience publique, j'espère qu'on a l'accessibilité d'adresser la requête à la Commission.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

620 Exactement. Alors on vous écoute.

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

625 La demande a été faite le 8 juillet 2015 au ministre David Heurtel, ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

L'objet c'était : l'audience publique du BAPE sur les deux (2) projets d'amélioration de la route 389 Nord, la portion du 22 kilomètre au 110 kilomètre, Manic-2-Manic-3, la deuxième portion, Manic-3-Manic-5, 110 kilomètre au 212 kilomètre.

630 Évidemment, on ne savait pas encore que le tronçon du 0-22 n'était pas encore...

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

635 Oui. On s'en tient à la requête monsieur Picard.

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

... n'était pas connu...

640 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Exact, mais on s'en tient à la requête.

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

645 ... du Conseil de bande.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

650 S'il vous plaît.

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

655 «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.

660 «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.

665 «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, l'EPOG.

«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

670 (MTQ), afin que soient pris en considération les droits ancestraux et le titre aborigène de la  
Première Nation de Pessamit.

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

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

685 «Par ailleurs, la Première Nation de Pessamit demande la tenue d'une séance de l'audience  
publique dans notre communauté de Pessamit et ce, les deux (2) parties de l'audience 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.

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

690 Le chef de Pessamit, René Simon.

Évidemment...

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

695 Merci monsieur Picard.

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

700 ... on insère le tracé de 0-22.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Exact. Alors merci monsieur Picard.

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

Je vous en prie, même si j'ai pas été désigné officiellement!

---

## PRÉSENTATION DU PROMOTEUR

710

### PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

715

Alors la parole est maintenant au promoteur, monsieur Bérubé, qui présentera le projet durant environ trente (30) minutes. Après cette présentation, nous ferons une pause de quinze (15) minutes, et le registre des questions sera ouvert.

Alors je cède la parole à monsieur Bérubé!

720

### PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

Alors monsieur le Commissaire, nous comptons faire la présentation générale du projet de la route 389 qui sera présentée par monsieur André Bernatchez.

725

Nous ne comptons pas représenter ce que nous avons fait à Pessamit hier soir sur l'historique des consultations faites auprès de la communauté de Pessamit puisque ça a déjà été fait.

730

Par contre, je sais pas ce que vous allez en dire, là, mais il y a des questions qui ont été posées hier soir pour lesquelles on n'a pas vraiment donné de réponses vraiment intéressantes, là. On a préparé quelque chose ce soir où on pourrait répondre à la question qui se libellait comme suit, c'est-à-dire, est-ce qu'on avait des exemples de mesures concrètes suite au processus de consultation avec la communauté autochtone de Pessamit qui avaient été mises en branle là.

735

Alors il y aurait madame Sophie Tardif qui pourrait faire état de toutes les préoccupations qui avaient été colligées lors des rencontres avec les communautés, et il y aurait aussi monsieur Bernard Aubé-Maurice qui pourrait faire une présentation sur l'habitat, la perturbation de l'habitat du caribou forestier.

740

### PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

OK. Là il faut comprendre qu'évidemment, là, c'est votre temps de parole, mais je pense que vous devriez, dans un premier temps, porter attention sur la présentation générale du projet.

745

Pour ce qui est des deux (2) sujets que vous avez mentionnés, écoutez, je pense qu'on peut être assuré, là, que ces sujets-là vont revenir en quelque sorte dans le questionnement, puis c'est peut-être là qu'on vous donnera l'occasion, là, de compléter l'information, là, suite aux questions qui avaient été soulevées hier.

750 Ça fait que moi, je vous inviterais, là, à porter attention principalement à la présentation du projet, puis si des sujets se présentent, ce qui est fort probable, vous pourrez compléter l'information.

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

755 C'est parfait, merci beaucoup.

**PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :**

760 Donc bonsoir. Donc le plan de la présentation générale du programme. Donc le plan c'est : le contexte et localisation du programme de la route 389, contexte et justification du programme de la route 389.

765 On va vous présenter les projets faisant l'objet des audiences de ce soir, les enjeux liés à ces projets, l'analyse comparative des solutions, les scénarios étudiés, les solutions retenues, une description des milieux, les principaux impacts et mesures d'atténuation des projets, échéancier du programme, coûts et suivis.

770 Donc 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 qui empruntent la route 389, bien, on a des résidents, des camionneurs, des travailleurs, des services d'urgence, des touristes et des villégiateurs.

775 C'est un axe stratégique pour l'accès aux ressources et au développement économique du Nord québécois, le Plan Nord.

780 Construction. Elle 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 et des camionneurs de l'extérieur par exemple.

785 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.

790 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 qui est 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 état de dégradation avancé de la route et de ses abords pour certains secteurs.

795 On a quelques photos, là, pour montrer les différentes problématiques qu'on vient d'énumérer. Donc ici, on voit un aménagement de courbes horizontales et verticales problématiques où l'utilisateur de la route peut difficilement percevoir la courbe horizontale. La visibilité à l'intérieur de la courbe est également insuffisante.

800 La deuxième photo, bien on voit ici une paroi rocheuse très près de la chaussée, l'absence de fossés et un accotement étroit. Aussi, il y a un risque d'éboulis sur la chaussée. Je rajouterais aussi que c'est un secteur problématique en entretien hivernal, là, on voit que les charrues ont pas beaucoup de place à mettre la neige, l'hiver.

805 Même chose sur la suivante, là, mais une vue un peu plus rapprochée, c'est les mêmes problématiques puis on peut rajouter la visibilité, là, qu'on voit pas ce qui arrive l'autre bord de la courbe.

810 Et finalement la quatrième, un tracé sinueux et un drainage, encore une fois, inexistant du côté gauche, on voit qu'il y a pratiquement aucun fossé.

815 Donc contexte et justification. Donc le programme vise à améliorer et sécuriser l'accès aux ressources et au territoire du Nord québécois, 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.

820 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.

825 Plusieurs activités d'information et de consultation du programme ont été réalisées depuis 2011. Donc depuis 2011 on a rencontré les MRC de Manicouagan et Caniapiscau, les villes de Baie-Comeau et Fermont, le MERN, le MFFP, le MDDELCC et MPO qui est ministère des Pêches et Océans, les organismes un peu plus local : la CRÉ et la CAR, la Chambre de commerce de Manicouagan, SADC, ID Manicouagan, la Jeune chambre de commerce de Manicouagan.

830 On a rencontré le Conseil des Innus de Pessamit et de Uashat mak Mani-Utenam. On a rencontré les différents groupes environnementaux ainsi que les populations de Baie-Comeau, Fermont, Sept-Îles, Pessamit et Uashat. La plupart de ces groupes ont été rencontrés à plusieurs reprises depuis 2011.

835 Voici la localisation des trois (3) projets faisant l'objet de la présente audience publique de ce soir. Donc, sur la première diapo, en orange, on peut voir le cercle, là, c'est le projet B d'une longueur de vingt-deux kilomètres (22 km) situé entre Baie-Comeau et le barrage Manic-2. Le deuxième plan de localisation, c'est le projet D qui est du kilomètre 22 au kilomètre 110, et la dernière, le projet E, qui débute au kilomètre 110 et qui se termine au kilomètre 212, environ trois kilomètres (3 km) au sud du barrage Daniel-Johnson, qui est Manic-5.

840 Donc les enjeux! Voici une liste des principaux enjeux. Pour le 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.

845 Côté milieu physique, le principal enjeu qu'on a, c'est optimiser des tracés dans un secteur qui est très montagneux, très accidenté avec la présence de nombreux lacs et cours d'eau.

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

855 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, milieu humain et naturel, aspects économiques, donc les coûts.

860 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.

860 Donc on voit ici la carte démontrant le corridor 1 qui consiste – ça on est dans le projet B, excusez – le corridor 1 qui a été étudié, 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 à 22.

865 Sur la deuxième diapo du projet B, on voit le scénario 2, donc qui 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, entre les kilomètres 4 et 22. Les



corrections prévues à la route sont les mêmes que pour le corridor 1, soit la correction de la route dans son axe actuel.

870           Finalement pour le projet B, on voit le corridor 3 qui consiste à relocaliser la route 389 à l'ouest de la rivière Manicouagan via le chemin de la Scierie-des-Outardes et de la route de contournement de Manic-2.

875           La suivante est pour le projet D. Donc le projet D, on vous présente plutôt les segments à l'étude. Donc on voit sur cette 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. La longueur des segments étudiés varie entre un (1 km) et huit kilomètres (8 km).

880           Pour le projet E, on voit ici sur cette diapo les six (6) premiers segments à l'étude entre les kilomètres 116 et 168, et sur la deuxième, on voit les cinq (5) derniers segments à l'étude dans le projet E entre les kilomètres 170 et 212.

885           Maintenant des solutions retenues. Donc les solutions retenues permettront d'améliorer la sécurité en corrigeant les courbes prononcées, en éliminant les pentes abruptes en respect des normes 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 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.

895           Tracé privilégié pour le scénario 2 on voit ici le tracé privilégié pour le projet B, c'est le scénario 2. Donc c'est un nouveau tronçon sur quatre kilomètres (4 km), comme on l'a dit, via l'avenue du Labrador. Ce tracé répond davantage aux objectifs de sécurité et aux objectifs de développement de la ville de Baie-Comeau et c'est un coût inférieur au scénario 1.

900           Projet D, pour ne pas trop alourdir la présentation, nous ne présenterons pas en détail chacun des segments qui sont visés pour les projets D et E, mais plutôt un segment par projet pour vous montrer le genre d'intervention qui pourrait être réalisé.

905           Donc ici on voit, là, le tracé projeté du kilomètre 42, 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 a fait l'objet d'une étude publique du coroner suite au décès de deux (2) personnes lors d'un renversement de camion.

910 L'exemple qu'on a placé pour le projet E, c'est le segment du kilomètre 134 à 140. Donc le tracé retenu en orange permet de corriger ou d'éliminer plusieurs courbes prononcées, comme il est possible de le constater sur l'image présentant 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. Le profil et les courbes verticales seront également corrigés.

915 On va procéder maintenant avec la description des milieux! Donc pour le milieu humain, donc plusieurs projets de développement municipaux, industriels et miniers, plusieurs zones à potentiel archéologique mais aucun vestige n'a été trouvé, des bâtiments à vocation commerciale et industrielle un petit peu partout sur la 389, on parle ici de restaurants, motels, camping, entreprises, complexes hydroélectriques Manicouagan, Outardes, et résidentielle, chalets et résidences. Il y a 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.

920 Plus spécifiquement pour le projet B, bon, on a plusieurs projets municipaux aux alentours de la 389, dont l'extension du parc industriel Jean-Noël-Tessier, lien ferroviaire vers le parc industriel portuaire, un minéraloduc, site industriel portuaire, port minéralier, développements résidentiel, commercial et hôtelier au sud de la route 138 devant l'avenue du Labrador.

925 Côté milieu bâti, donc on a plusieurs propriétés à vocation commerciale et industrielle sur les boulevards Lafèche, Pierre-Ouellet et Comeau ainsi que sur l'avenue du Labrador, et plusieurs chalets et résidences en bordure de la 389, entre autres, là, les résidents des lac Couillard, Fer à Cheval, Denise et Frigon.

930 Du côté milieu physique, donc ce qu'on retrouve sur la 389, c'est une topographie vallonnée à montagneuse; il y a quelques titres d'exploitations de claims miniers qui sont actifs et d'autres inactifs, sites avec potentiel de contamination.

935 Milieu naturel, bien, c'est essentiellement boisé sur la 389, présence de milieux humides, tourbières et lacs en quantité, présence de cours d'eau avec habitat du poisson et présence confirmée ou potentielle d'espèces fauniques à statut particulier. Donc on a vingt-trois (23) espèces fauniques à statut particulier qui sont menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées, sont susceptibles d'être présentes dans la zone d'étude.

940 La présence de certaines espèces a été confirmée lors des inventaires alors que d'autres espèces sont potentiellement présentes, car il en est mention dans les banques de données.

945 Donc on voit ici quelques exemples, là, d'espèces fauniques à statut particulier observées ou potentiellement présentes dans la zone d'étude : 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 mais dans un seul type d'habitat particulier qui sont les grands brûlis. C'est situé à l'extérieur de la zone d'étude locale.

950 Et 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 pour les trois (3) projets présentés ce soir.

955 Donc sur l'autre diapo, on peut voir, là, une description des milieux naturels observés, donc il y a plusieurs marais et tourbières. Dans les secteurs humides, on a noté la présence de sarracénie pourpre, des marécages arbustifs et tourbières, des étangs à castor, et évidemment, bon, des sapinières et des pessières à épinette noire.

960 Le ministère évidemment fera le maximum pour limiter l'empiètement de la nouvelle route, particulièrement dans les milieux humides et les cours d'eau.

965 On va passer aux principaux impacts maintenant et les mesures d'atténuation prévues. Donc côté milieu humain avant les travaux, bien, l'impact, c'est sûr qu'on va avoir création d'emplois et retombées économiques, puis on a créé ça un peu, là, pour les travaux préparatoires aux projets, les études qu'on est en train de réaliser.

970 Et, bon, déplacements d'infrastructures de services publics d'Hydro-Québec, ce qu'on va faire comme mesures d'atténuation, bien, c'est une coordination rigoureuse des déplacements pour assurer la bonne marche des déplacements.

975 Côté acquisition possible de portions de terrains privés et publics requise par la nouvelle emprise de la route, bien, les mesures d'atténuation, c'est rencontrer chaque propriétaire concerné et locataire s'il y a lieu pour initier la démarche d'acquisition, puis ça, on va le faire le plus tôt possible, aussitôt que les plans vont être assez avancés pour les rencontrer.

980 Toujours le milieu humain mais pendant les travaux. Donc l'impact potentiel sur des activités autochtones. On parle ici de campements, sentiers de piégeage, réserve de castors de Bersimis pour les projets D et E. Bien, les mesures d'atténuation, c'est le maintien aux accès à ces activités-là et maintenir un dialogue avec la communauté.

985 Relocalisation des sentiers de motoneige et de quad, surtout dans le projet B, bien on a déjà eu des communications avec les associations des clubs de motoneige et quad, là, pour voir où on pourrait passer, là, surtout dans le parc industriel ici Jean-Noël-Tessier, il y a des pistes, des sentiers là, ça fait qu'on a déjà rencontré ces gens-là.

Perturbation temporaire de la circulation. Donc maintien de la circulation sur la route existante ou encore dans les chemins de déviation.

990 Impacts temporaires sur la qualité de vie, dynamitage, bruit et poussière. Bien, les mesures d'atténuation, 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. Ça, on va le faire, là, en mettant des plages horaires à respecter pour le dynamitage et pose d'abat-poussière pour limiter la poussière.

995 Et évidemment, bien, il y aura la création d'emplois et des retombées économiques pendant les travaux.

1000 Finalement, le milieu humain après les travaux, les impacts et les améliorations, bien, amélioration de la sécurité routière et de la fluidité de la circulation, et réduction du temps de parcours, meilleur accès au lac Petit-Bras et à ses activités récréatives dans le projet B, amélioration du climat sonore pour l'ensemble des résidents, création d'emplois et retombées économiques, position stratégique pour le développement du parc industriel Jean-Noël-Tessier, le projet B.

1005 Et finalement, impacts et mesures d'atténuation, bien, diminution du débit de circulation sur le boulevard Comeau limité en raison du maintien de la route existante entre les kilomètres 0 et 4 et par l'aménagement d'un carrefour sécuritaire au raccordement des routes existantes, le nouveau tracé et la route existante.

1010 On a une photo sur la diapo d'après qui montre un petit peu l'aménagement qu'on entend faire, là, au croisement de la route existante et du nouveau lien au kilomètre 4. Donc c'est un aménagement avec une voie réservée de virage à gauche pour les gens qui arrivent de Fermont, qui veulent emprunter le lien existant présentement.

1015 Cette photo, c'est l'intersection avec la route d'Outardes-3 au kilomètre 170, là, on voit que la voie d'emmagasinage, là, de virage à gauche est pas très longue, mais ça va en fonction du trafic qu'il y a sur le chemin d'Outardes-3, ça fait qu'évidemment pour l'intersection qu'on va créer, là, la route d'emmagasinage va être plus longue parce que le trafic est plus important.

1020 Donc les principaux impacts maintenant milieu physique et naturel! Donc avant les travaux, 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.

1025 Pendant les travaux, donc on a une perte ou dégradation prévue des milieux humides et perte d'habitats du poisson. Nos mesures d'atténuation, bien, c'est la 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.

1030 L'impact perte de couverts forestiers et perturbation de la faune et des habitats! Les mesures d'atténuation sont 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.

1035 Impact modification temporaire de l'écoulement des eaux de surface et de la qualité de l'eau. Bien, les mesures d'atténuation qu'on va faire, c'est l'installation de ponceaux temporaires et permanents pour assurer l'écoulement des cours d'eau, présence de trousse d'urgence en cas de déversement et mise en place d'un protocole d'intervention d'urgence.

1040 Donc la suite, on a un risque aussi d'érosion des sols et de transport des matériaux fins vers les cours d'eau. 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.

1045 Présence ou introduction d'espèces floristiques envahissantes! Effectuer le suivi et le contrôle des espèces floristiques envahissantes.

1050 Finalement, l'impact potentiel sur les espèces fauniques vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées! C'est, encore une fois, respecter les périodes de restriction pour les travaux dans l'eau et le déboisement, maintenir la libre circulation du poisson pendant les travaux.

1055 Donc le milieu physique et naturel après les travaux, donc impacts et améliorations. Un 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.

1060 Donc on a mis quelques photos pour vous démontrer un peu, là, des exemples de renaturalisation de corridors abandonnés et de créations de milieux. Donc sur la première photo, au kilomètre 28 sur la route 172, donc on voit les travaux en 2010. L'ancien corridor a été renaturalisé, là, on peut le voir là près de la rivière.

1065 L'autre diapo, bien, c'est toujours le kilomètre 28, là, une autre vue.

1065 Sur la troisième diapo, maintenant on est sur la 138, à l'est de Godbout. On peut voir, là, sur la photo, pendant les travaux, là, on avait fini un petit peu d'ensemencer puis on a créé un milieu, là, un milieu humide qu'on a ensemencé, là, des plantes aquatiques et voici ce que ça donne aujourd'hui.

1070 Et la dernière, au kilomètre 97, les travaux réalisés en 2012 pour la photo de gauche et, la photo de droite, c'est au lac Gobeil près de Tadoussac, une photo où les travaux ont été réalisés en 2004, et la photo 2010. On avait reboisé puis ça commence à pousser. C'est des exemples, là, de ce qu'on entend faire aussi sur la 389.

1075 La page 42, échéancier du programme. Donc pour le projet B, l'étape en cours, bien, vous le savez, on est en période d'audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, du 5 octobre au 4 février 2016. Les prochaines étapes, donc c'est le 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 public et réalisation du projet.

1080 Pour les projets D et E, bien évidemment, on est encore aussi dans les audiences publiques pour la même période. Les prochaines étapes, bien, c'est poursuite du processus environnemental en vue de l'émission du décret environnemental, préparation des plans et devis, obtention des autorisations environnementales, appel d'offres public et réalisation du projet.

1085 Donc, on peut voir la différence entre le projet D et E et B. B, il y a des étapes de plus parce que ce projet-là est soumis à la Directive sur les grands projets d'infrastructure publique du gouvernement qui sont, pour des projets routiers, c'est cent millions (100 M\$) et plus, alors que les projets D et E sont inférieurs à cent millions (100 M\$) et ne sont pas soumis à ces étapes-là.

1090 Les coûts et suivis. Donc ces projets s'inscrivent dans le programme d'amélioration de la route 389 et seront réalisés à l'intérieur d'une enveloppe budgétaire globale de quatre cent soixante-huit millions (468 M\$).

1095 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.

1100 Pour les projets D et E, certaines interventions des projets D et E sont déjà en cours sur les segments en cours, 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.

1105 Donc vous pouvez communiquer avec nous, à la Direction de la Côte-Nord, par courriel à l'adresse [cotenord@mtq.gouv.qc.ca](mailto:cotenord@mtq.gouv.qc.ca) ou visiter notre site Internet [www.mtq.gouv.qc.ca](http://www.mtq.gouv.qc.ca).

Merci de votre attention.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Merci de votre présentation, monsieur Bernatchez.

1110

Alors vous informer que les requêtes ont été rendues publiques, donc vous pouvez en prendre connaissance dans les différents centres de documentation et sur le site Internet du Bureau d'audiences publiques ainsi que la présentation du promoteur qui est disponible ou qui va l'être, là, dans les prochaines heures.

1115

Alors le registre est ouvert si vous souhaitez soumettre des questions au promoteur ou aux personnes-ressources quant au projet qui est présenté. Je vous invite à le faire.

1120

La Commission va prendre une pause de quinze (15) minutes et on va vous revenir pour procéder à la période de questions.

Alors je vous remercie.

1125

---

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

---

1130

**REPRISE DE LA SÉANCE  
PÉRIODE DE QUESTIONS  
MICHEL BÉRUBÉ**

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

1135

Nous allons continuer nos travaux.

Alors nous allons procéder à la période de questions, j'inviterais monsieur Michel Bérubé s'il vous plait à s'avancer pour soumettre ses questions.

1140

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Merci monsieur le Commissaire.

1145

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Bonsoir monsieur Bérubé.

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

1150

Bonsoir. Un petit préambule comme hier mais avec une question! Je pense qu'il est important de mentionner au départ, nous, on représente des commerçants du secteur de l'est de la ville de Baie-Comeau et on ne s'oppose pas au projet, à l'ensemble du projet. Nous, ce qui est important, qu'on veut avoir des précisions puis des bémols, c'est le 0-4 kilomètres qui dévie la route vers le parc industriel Jean-Tessier.

1155

Ma question! Dans quelle mesure le promoteur a tenu compte de nos préoccupations lors des séances d'information en ce qui concerne la perte de l'achalandage sur la voie existante devant nos commerces et sur l'ensemble du secteur de l'est de la ville?

1160

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Monsieur Bérubé.

1165

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Oui. C'est monsieur Jean Hardy qui va répondre à cette question-là puis qui va avoir une présentation à faire à ce sujet-là.



1170 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

D'accord, vous avez un support visuel avec votre présentation, ça a été communiqué à l'équipe technique?

1175 **PAR M. JEAN HARDY :**

Oui, absolument.

1180 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Alors la parole est à vous.

**PAR M. JEAN HARDY :**

1185 Dans un premier temps, monsieur le Commissaire, dans l'étude de solution, il y avait le chapitre 4 qui s'appelait « Étude de sensibilité des commerces ». Là-dedans, on a fait une présentation sommaire du contexte de développement régional et des perspectives pour la ville de Baie-Comeau.

1190 On a caractérisé l'activité commerciale par secteur. On a fait la revue des conséquences prévisibles de chacun des scénarios sur les places d'affaires et sur le tissu commercial en général et les perspectives de revitalisation possibles.

1195 Ce document-là n'est pas dans l'étude d'impact, donc je comprends que les commerçants n'ont pas eu accès à ce chapitre numéro 4 qui a une vingtaine de pages. Donc on pourrait déposer ce document au BAPE à titre d'information. Ça va ajouter à l'élément d'information aux commerçants.

1200 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

S'il vous plait. Donc je comprends que ça va être l'essentiel de votre présentation?

**PAR M. JEAN HARDY :**

1205 Ça résume un peu ça, effectivement.

La méthodologie, en gros, de l'étude de sensibilité sur les commerces qui a été réalisée en fait par une équipe sous la charge d'un économiste que je ne suis pas, je suis le chargé de projet

1210 de l'étude, donc ils ont fait une analyse du rayonnement des places d'affaires. Ils ont fait une analyse du mixte commercial.

Premier acétate! Peut-être juste situer en fait les différents secteurs qui ont été caractérisés. Donc il y a tout le secteur du boulevard Lafèche, ce qu'on appelle Secteurs Ouest et Est, donc à partir du carrefour giratoire, chemin de la Scierie à aller jusqu'à la fin, en fait, je pense que c'est la rue Blanche et un petit peu plus loin, Henri. Après ça, il y a le secteur Pierre-Ouellet jusqu'à l'intersection avec le boulevard Comeau.

1220 Par la suite, et il y a tout le secteur du boulevard La Salle, donc de l'intersection avec le boulevard Comeau vers l'est. Et il y a le boulevard Comeau.

1225 Donc juste pour vous donner une idée, on parle d'à peu près un total de quatre cent quatorze (414) commerces. Lafèche et La Salle, il y a à peu près deux cents (200), c'est à peu près équivalent, deux cents (200) commerces-deux cents (200) commerces. Sur Labrador, il y avait vingt-sept (27) commerces dont quatre (4) étaient vacants. Donc on parle quand même d'une étude de caractérisation qui était faite d'envergure. Ça a été fait en 2013.

1230 La suivante! Bien, c'est juste un petit peu en fait revenir sur le projet que monsieur Bernatchez présentait tout à l'heure. Donc le projet B, le projet privilégié, c'est le lien par l'avenue du Labrador, ce qu'on voit en jaune. Donc à partir de l'intersection Labrador et boulevard Pierre-Ouellet où il y a déjà des feux de circulation existants à aller jusqu'à Manic-2.

1235 On doit préciser que le tracé sera plus court de deux kilomètres (2 km) par rapport à l'existant. Donc en termes de compétitivité, en termes de temps de parcours par rapport par exemple à la route de contournement existante, il y a un avantage certain pour les camionneurs.

On voit en rouge, en fait, le tronçon du boulevard Comeau sur lequel on va parler un petit peu plus loin au niveau des commerces et de l'impact.

1240 La suivante! En 2011, il y a eu une étude de enquête origine-destination qui a été réalisée. C'est quoi une étude d'enquête origine-destination, c'est tout simplement de faire des postes d'enquête sur le terrain.

1245 Il y en a eu au traversier de Godbout, de Matane et de Baie-Comeau et il y a eu un poste d'enquête au kilomètre 23 de la route Baie-Comeau-Manic-2. Donc c'est juste sur le bord en fait de ce qu'on appelle notre tronçon B. Tous les véhicules qui passaient dans une journée ont été arrêtés et ils avaient un questionnaire à répondre.

Le questionnaire portait, bon, le type de véhicule, combien de passagers, le motif du déplacement, votre origine, votre destination, la fréquence.

1250

Donc de cette étude-là, en fait ce que je montre là, c'est la synthèse principale, si on veut, c'est que les gens qui venaient du nord sur la route 389, à soixante-neuf pour cent (69 %), se destinaient à l'agglomération de la ville de Baie-Comeau.

1255

Quatre pour cent (4 %) allaient vers l'est. Dix-huit pour cent (18 %) allaient vers l'ouest et neuf pour cent (9 %) traversaient et allaient vers le sud.

1260

La réciproque, bien, c'est l'origine. Donc ils interceptaient les gens qui allaient vers le nord et les répondants, à soixante-trois pour cent (63 %), disaient qu'ils venaient de Baie-Comeau, de l'agglomération de Baie-Comeau. Deux pour cent (2 %) venaient de l'est, vingt-trois pour cent (23 %) de l'ouest et douze pour cent (12 %) de la rive sud.

1265

Donc déjà on voit que le mouvement principal vers l'ouest se dessine à partir de ces chiffres.

Donc en constat, la ville de Baie-Comeau et sa région immédiate représente le plus important générateur de déplacements sur le tronçon à l'étude.

1270

Le type de desserte, quand on fait des études de sensibilité au niveau des commerces qu'on veut identifier, c'est ce qu'on appelle la clientèle de transit, donc ce sont des gens de l'extérieur de l'agglomération et de la MRC, ce qu'on appelle donc circulation régionale, ce sont les gens qui circulent de la MRC. Et locale, bien là, on parle plus au niveau de ce qu'on voit à Baie-Comeau, Pointe-aux-Outardes, Pointe-Lebel, ça va jusqu'à Franquelin. Donc c'est ce qu'on appelle plus locale.

1275

Tout ce qui est circulation de transit, donc c'est ce qui est au pourtour de la zone verte, c'est ce qu'on a considéré. Donc c'est en haut de Manic-5, c'est ce qui allait à l'extérieur de Godbout. Et même chose au niveau de Betsiamites, au niveau de l'ouest.

1280

La suivante! Bon, ce qu'on constate, on en a parlé un petit peu hier, en fait c'est l'évolution de ce qu'on appelle de DJMA. Le DJMA, c'est la circulation dans les deux (2) directions en un point donné de la route 389. Par exemple à l'intersection de la route 389 et de la route 138, on a mille trois cent quatre-vingts (1380) véhicules.

1285

Ce qu'on constate, c'est qu'à mesure qu'on va vers le nord, évidemment on peut le voir, c'est que le débit diminue. Donc quand on est rendu à Manic-2, on est aux alentours de huit cent

cinquante (850). On a perdu plusieurs véhicules entre Manic-2 et Baie-Comeau, principalement au niveau des différents chalets.

1290            Ensuite, à neuf cent trente (930), il y a un apport qui est fait à partir de la route de contournement. C'est à l'intersection de la route de contournement, là où se sont faites les enquêtes origine-destination.

1295            Après ça, à huit cent soixante-dix (870), c'est Outardes-4, six cent quatre-vingts (680) Manic-5, trois cent vingt (320), c'est rivière Hart-Jaune et deux cent quatre-vingts (280), bien, c'est Fermont vers le nord et Labrador.

1300            Donc cette analyse sur le comportement des usagers entre Baie-Comeau et Fermont permet de conclure que le débit de circulation de passage, donc ce qu'on appelle le transit, en provenance ou en direction de Fermont et du Labrador est donc en réalité d'environ deux cent quatre-vingts (280) véhicules par jour. C'est l'achalandage hors région immédiate qu'apporte la route 389 aux commerçants de Baie-Comeau.

1305            Il est plausible de croire que le reste de l'achalandage provient de la région de Baie-Comeau, donc le territoire de la MRC, et qu'il continuera de fréquenter les commerces de Baie-Comeau quel que soit le scénario retenu.

1310            Donc à partir de là, on a calculé quel serait le transfert approximatif de la circulation routière vers le nouveau lien de l'avenue du Labrador.

1315            Donc ce qu'on constate, c'est qu'à l'intersection, ce qu'on voit à la partie droite de l'acétate, treize cent quatre-vingts (1380) véhicules, ce qu'on constate, c'est qu'à cette intersection-là, selon nos comptages, quatre-vingt-dix pour cent (90 %) des véhicules tournaient ou venaient de l'ouest. Donc ils venaient du sud, si on veut, de Baie-Comeau, et tournaient vers la 389 ou, même chose, ils venaient de la 389 et tournaient à droite. Donc c'est le principal mouvement.

                 Au niveau de ce qui va vers l'est, on parle d'à peu près neuf pour cent (9 %) et le reste va vers le bureau d'Hydro-Québec qui est face à l'intersection.

1320            À l'intersection de Pierre-Ouellet, La Salle, Comeau, Damase-Potvin, celle qui est en bas un petit peu plus bas à droite, on parle de douze cent trente-huit (1238) véhicules. Cinquante-sept pour cent (57 %) tournent vers l'ouest sur Pierre-Ouellet, vingt-neuf pour cent (29 %) tournent vers La Salle et quatorze pour cent (14 %) continuent tout droit vers Damase-Potvin.

1325           Donc à partir des mouvements routiers observés aux intersections, on a estimé le nombre de véhicules qui se dirigeraient ou viendraient de l'ouest et qui seraient susceptibles d'utiliser un nouveau lien de l'avenue du Labrador.

1330           Bon, deux (2) parties dans l'acétate. La partie de gauche, ce sont les DJMA, donc la circulation totale par jour sur les tronçons de la situation actuelle. Donc toujours notre mille trois cent quatre-vingts (1380) à l'intersection 389-138, quatre-vingt-dix pour cent (90 %) des véhicules tournent à droite.

1335           Ensuite, la même chose à l'intersection Pierre-Ouellet-La Salle-Comeau, cinquante-sept pour cent (57 %) tournent à droite.

1340           Donc ce qu'on a fait, quatre-vingt-dix-cinquante-sept (90 %-57 %), ça nous amène à un accroissement de sept cent huit (708) véhicules qui vont utiliser le nouveau lien Labrador. Évidemment, c'est une estimation.

          Ce qui nous donne à peu près une répartition, si on se place au kilomètre 4 où il va y avoir la nouvelle intersection, d'à peu près cinquante-cinquante pour cent (50 %-50 %).

1345           Et ça nous donne sur ce qu'on voit à droite, sur le boulevard Comeau, parce que sur cet acétate, vous avez quand même une idée de l'ampleur des chiffres de circulation. Exemple, Pierre-Ouellet, on parle de seize mille cinq cent soixante-dix-huit (16 578) véhicules. Sur La Salle, on parle de douze mille cinq cent soixante-sept (12 567) véhicules par jour. Donc c'est vraiment le principal axe de circulation Pierre-Ouellet-La Salle.

1350           Comeau est à huit mille cinq cents (8500) véhicules. À l'est de l'intersection, c'est cinq mille six cent soixante-dix (5670), donc c'est la 138 vers l'est, vers Sept-Îles.

1355           Suite à cette application donc du nombre de véhicules qui prendraient le nouveau lien Labrador qu'on estime à environ cinquante pour cent (50 %), ça représente, cette diminution de sept cent huit (708) véhicules sur les huit mille cinq cents (8500), c'est ce que le requérant mentionnait tantôt, donc c'est une diminution d'achalandage de circulation totale d'environ huit pour cent (8 %).

1360           En bas à droite, on a fait le même exercice pour le boulevard La Salle. Pour La Salle, on parle d'une baisse de circulation globale d'environ deux pour cent (2 %). Et sur Pierre-Ouellet, de quatre pour cent (4 %).

1365

Évidemment, Labrador, c'est un cul-de-sac présentement, donc on se trouve avec une augmentation de soixante-douze pour cent (72 %). Évidemment, on passe de neuf cent quatre-vingts (980) à mille six cent quatre-vingt-huit (1688).

Sur la route 389 en haut, bien c'est ça, c'est une diminution de cinquante et un pour cent (51 %).

1370

La suivante. Donc c'est ce qu'on vient de dire. On peut estimer que le nouveau lien vers l'avenue du Labrador attirera environ sept cent huit (708) véhicules. Donc c'est notre treize cent quatre-vingts (1380) fois quatre-vingt-dix (90 %), première intersection; cinquante-sept (57 %), la deuxième. Et ce transfert de sept cent huit (708) véhicules sur l'avenue du Labrador correspond à une diminution estimée à environ huit pour cent (8 %) de la circulation routière totale quotidienne empruntant le boulevard Comeau présentement.

1375

La suivante! Bon, à partir de là, c'est sûr que c'est un huit pour cent (8 %) global. Là, on a essayé de voir quel est le pourcentage de circulation de transit sur le boulevard Comeau.

1380

On a vu tantôt qu'on avait deux cent quatre-vingts (280) véhicules qu'on a assimilés à ce qu'on appelle l'achalandage de passage de transit, donc c'est les gens vraiment de Baie-Comeau qui font vraiment du transit vers Fermont et Labrador.

1385

Donc sur le treize cent quatre-vingts (1380), onze cents (1100) sont identifiés à de l'achalandage régional. L'achalandage régional, ce sont des personnes qui circulent sur les routes et qui connaissent déjà les commerces des différentes régions.

1390

Des véhicules en transit, généralement ce sont des gens qui peuvent passer peu fréquemment sur la route et qui peuvent être attirés par l'enseigne d'un commerce, principalement – en tout cas, je vais l'expliquer tantôt – des différents types d'achats, mais pour un achat de type courant, ça peut être un dépanneur, une station-service. Vous n'avez pas besoin de connaître le commerçant pour y arrêter, tandis que pour d'autres types de commerçants, vous les connaissez et c'est un achat qui peut être un peu plus pensé. Je vais l'expliquer tantôt.

1395

Donc juste revenir à la répartition au niveau du transit. On parlait d'à peu près cinquante-cinquante (50 %-50 %) tantôt. Sur le boulevard Comeau, donc notre sept cent huit (708) véhicules qu'on a perdus aux dépens du nouveau lien Labrador, bien là-dessus, la partie transit, si on veut, circulation de transit, on parle d'environ cent quarante-quatre (144) véhicules, ce qui représente deux pour cent (2 %) de la circulation actuelle.

1400

On a fait le même exercice en considérant les virages à droite de Comeau vers La Salle et considérant qu'il y a au-dessus de douze mille (12 000) ou près de treize mille (13 000) véhicules sur La Salle, on est proche de zéro en terme de perte de circulation de transit sur La Salle.

1405 La suivante! Donc on peut estimer que le nouveau lien vers l'avenue du Labrador attirera environ cent quarante-quatre (144) véhicules de passage ou en transit sur les deux cent quatre-vingts (280) identifiés précédemment.

1410 La diminution de la circulation routière de passage est équivalente à près de deux pour cent (2 %), en supposant que tous les véhicules en transit fréquentaient déjà les commerces du boulevard Comeau.

1415 À titre d'information, on a vérifié d'autres projets où il y avait eu, en fait c'était des projets beaucoup plus complexes en termes de route de contournement, et ça tournait entre deux (2 %) et quatre pour cent (4 %) en termes de baisse de circulation de transit qui avait été identifiée. Je pense entre autres au contournement de Rouyn-Noranda.

1420 Donc en contrepartie à cette baisse estimée de l'achalandage commercial, des pratiques locales peuvent toutefois atténuer celle-ci. Par exemple Hydro-Québec fait le plein de sa flotte de véhicules déjà dans les stations-service du boulevard Comeau, je vais les présenter tantôt.

Puis ensuite, les compagnies de transport lourd procèdent généralement par appel d'offres pour leur approvisionnement en carburant.

1425 Donc la sensibilité des commerces à la diminution de circulation de transit sur le boulevard Comeau, c'est évidemment relié aux types de commerces. Donc les commerces sont caractérisés en termes d'achats, de types d'achats; il y a les achats courants, donc c'est des biens qu'on achète fréquemment et rapidement, des dépanneurs, des stations-service, exemple.

1430 Des achats semi-courants, ce sont des biens qu'on achète fréquemment, mais pas sous impulsion. C'est-à-dire que c'est pas parce qu'on passe devant qu'on arrête. Ça peut nécessiter une comparaison entre les prix et la qualité. Exemples coiffeurs, vêtements, fleuristes, etc.

1435 Et les achats réfléchis, ce sont des biens achetés peu fréquemment, c'est un investissement plus important, ça prend des comparaisons de produits et commerces, la distance à parcourir importe moins, parce que là, on se fait une idée sur ce qu'on veut acheter à ce moment-là. Ça peut être des meubles, ça peut être des automobiles, etc.

1440 Et restauration, en fait divertissement, c'est peut-être plus restauration et hébergement, ce sont des biens consommés sur place.

Donc ce qu'on a mis en rouge, c'est le type d'achats qui sont le plus susceptibles d'être affectés par une baisse de la circulation de transit.

1445 La suivante! Ce qu'on a fait, c'est un tableau sommaire. Donc je vous parlais tantôt de quatre cent quatorze (414) commerces à Baie-Comeau, donc on les a classés par les segments, Lafèche Ouest, Lafèche Est, Pierre-Ouellet, La Salle, Comeau et la route 138.

1450 Donc on les a classés en types de commerces. Achats courants, achats semi-courants, achats réfléchis et restauration.

Et ce qu'on constate, ce qu'on a mis dans les deux (2) petites cases rouges à droite, pour le boulevard Comeau, il y a deux (2) commerces identifiés achats courants et il y aurait deux (2) commerces identifiés restauration-hébergement.

1455 Au niveau de la partie en bas du tableau, c'est le rayonnement ou le type de desserte qui est reliée à ces commerces-là. Et ce qu'on constate, c'est qu'il y aurait quatre (4) commerces qui seraient affectés directement par la baisse de circulation de transit, tandis que dix-huit (18) sur vingt-trois (23) sont plutôt reliés à la circulation régionale et sont donc moins susceptibles d'être affectés par la baisse de la circulation de transit.

1460 La suivante! C'est peut-être difficile de voir de l'arrière, mais ce qu'on a mis là-dessus en fait, ce sont les vingt-trois (23) commerces du boulevard Comeau. Donc la photo de gauche en fait et la photo de droite, bien c'est la suite par le haut, si on veut.

1465 Le document, la présentation sera évidemment disponible, ça va être plus facile par la suite. Donc vous avez les numéros de la place d'affaires, que ce soit Chrysler, Groupe conseil TDA, il y a toutes sortes de biens, il y a des services, il y a de l'hébergement, il y a le Motel du Nord là-dedans, il y a de la restauration, garage Pierre Lavoie, Irving, etc. Donc ils sont tous identifiés, on les a mis également sur la photo.

1470 La suivante! Donc au niveau des achats courants, il y aurait Ultramar et Dépanneur Express et la station Irving, et au niveau de la restauration, il y aurait le restaurant l'Accès du Nord et le Motel du Nord.

1475 Au niveau des semi-courants et des achats réfléchis, comme je mentionnais tantôt, c'est moins susceptible d'être affecté par la baisse de circulation de transit.

1480 Juste pour vous aider, c'est la station Irving sur le boulevard Comeau; Motel du Nord avec le pipeline donc Ultramar, le motel, le restaurant, Ultramar, le dépanneur et le restaurant, oui. Et là, on est tout de suite à côté, rendu à l'intersection.



En fait, si on revient à la précédente! L'intersection, pour votre information, est tout de suite à droite de la photo, c'est ça, de la route 389.

1485 Donc constats dans l'ensemble! Le tronçon du boulevard Comeau s'adresse à une clientèle régionale et sa vitalité d'ensemble est peu susceptible d'être affectée par l'importance de la circulation de passage ou le transit.

1490 La majorité des commerces sont voués à des achats de type réfléchi, quinze (15) sur vingt-trois (23).

Quatre (4) commerces s'adressent spécifiquement à une clientèle de transit et sont sensibles à une diminution de la circulation de passage.

1495 On estime à huit pour cent (8 %), en conclusion, on estime à huit pour cent (8 %) la diminution de la circulation totale sur le boulevard Comeau avec l'ouverture du nouveau lien Labrador.

1500 L'effet concret de cette baisse de circulation sur l'achalandage commercial serait de l'ordre de deux pour cent (2 %), affectant principalement les commerces de type achats courants et restauration, il y en a quatre (4).

1505 La nouvelle route 389, par contre, aura des effets attractifs, sécurité et confort accrus. Puis entre les kilomètres 0 et 4, ça représente, pour les véhicules qui vont vers l'ouest – et ça, quand on parle de camions, quand on fait l'analyse avantages-coûts, c'est non négligeable – c'est quand même un gain de six kilomètres (6 km) et de quatre minutes (4 min) pour les usagers allant ou venant de l'ouest. Donc ça répond vraiment à un besoin au niveau des usagers.

1510 Il est possible également qu'étant donné qu'il y a un gain globalement pour quelqu'un qui arrive à la route de contournement, à l'intersection en haut, il y a un gain en termes de kilométrage et en termes de temps de parcours pour se rendre au carrefour giratoire à l'ouest. Ça va devenir plus compétitif versus la route de contournement.

1515 Donc il est fort possible que du trafic actuel sur la route de contournement, on parle d'à peu près trois cents (300) véhicules, soit très tenté de prendre la nouvelle route 389 reconfigurée.

1520 Juste à titre d'information, lors des portes ouvertes à Fermont, il y avait un père de famille qui me disait que rendu à l'intersection de la route de contournement, lui prenait la route de contournement avec ses enfants parce qu'il était systématiquement malade sur la route 389. Donc c'est un type d'utilisateur qu'on va récupérer avec la route 389 remise aux normes.

Donc il y a un pouvoir attractif intéressant. Il va y avoir sûrement un transfert de la route de contournement vers la 389.

1525 Également au niveau du parc Jean-Noël-Tessier, il va y avoir des nouvelles industries. Certaines nouvelles industries ont mentionné qu'elles pourraient faire du transfert de minerai via le port.

1530 Or, je sais pas si j'ai l'acétate là-dessus, mais le transfert vers le port à partir du parc Jean-Noël-Tessier se ferait par la route 389 existante, donc par le lien 0-4 existant et irait par la suite via Alcoa, vers le port.

1535 Donc ces effets attractifs pourraient contrebalancer le fameux "split" de tantôt, cinquante-cinquante (50 %-50 %) à peu près de circulation qui va aller vers le nouveau lien du Labrador. Ça pourrait se traduire donc par l'apport de nouveaux usagers.

Évidemment, toute nouvelle industrie dans le parc Jean-Noël-Tessier également peut amener une création d'emplois et donc également de nouveaux usagers qui peuvent compenser au niveau diminution de circulation sur la route 389 existante.

1540 C'est tout. Ça fait le tour, oui.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

1545 Merci pour votre présentation, monsieur Hardy.

Monsieur Bérubé, votre deuxième question!

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

1550 Deuxième question – je peux pas faire des commentaires sur ce qui a été dit?

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

1555 On vous attend en deuxième partie pour ça.

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

1560 OK. De toute façon, si le scénario 2, comme il est mentionné dans leur document est accepté, est-ce que le promoteur a l'intention de mettre en évidence l'intersection du 4 kilomètres, soit par une meilleure entrée qu'on a eue tout à l'heure sur le document, soit par un carrefour

giratoire, et de permettre aux commerçants qui sont visés dans cette déviation-là d'afficher leurs commerces et qui pourront encore utiliser le tronçon existant?

J'aurai une autre question là-dessus un peu plus tard.

1565

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Monsieur Bérubé, pour le ministère des Transports.

1570

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

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

**PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :**

1575

Donc monsieur Bérubé, le ministère est ouvert à discuter de mesures d'atténuation.

Il est déjà prévu que le ministère aménage un carrefour sécuritaire avec voie réservée de virage à gauche, pour la raison qu'on est en pente là, et on voulait justement que les usagers se sentent en confiance quand il y a une van qui te suit, d'avoir ta voie à toi pour pouvoir virer à gauche. Pour nous, c'était important.

1580

Évidemment, on conserve le lien ouvert.

Par ailleurs, le tronçon existant entre les routes 0-4 sera maintenu en opération, après l'ouverture du nouveau lien vers l'avenue du Labrador et ce, pour desservir les usagers désirant aller vers le Secteur-Est de la ville de Baie-Comeau ou vers l'est sur la 138 ou Alcoa. On sait qu'il y a plusieurs travailleurs qui demeurent sur la route 389 aux lacs Frigon, Fer à cheval. Donc eux, pour se diriger vers leur lieu de travail, pourront toujours utiliser ce corridor-là.

1585

Donc c'est ça. On est prêt à discuter aussi des mesures.

1590

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Je sais qu'à la séance d'hier, on avait discuté justement du transfert de responsabilité de la section de la 389, advenant la construction du lien à partir de l'avenue du Labrador, alors moi, je me tourne du côté de la Ville de Baie-Comeau! Je sais que vous êtes en discussion.

1595

Est-ce que ces éléments-là au plan économique font partie des discussions que vous faites avec le ministère des Transports?

1600

**PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

1605 Bien, en termes de discussion, ce qu'on a présentement sur la table, c'est que les canaux de conversation sont ouverts.

1610 Plus que ça, ce que je comprends, c'est que le ministère cite des exemples, comme les discussions qui ont eu lieu concernant Porneuf-sur-Mer, concernant Longue-Rive qui sont des routes de déviation où il y a eu des abandons de tronçons routiers, et les négociations avec les municipalités, malgré que ça fait quand même quelque temps que les projets sont terminés, les négociations n'ont pas encore abouti dans tous leurs détails finaux.

1615 Alors la municipalité de Baie-Comeau est en attente et, ce qu'on espère évidemment, on va le soumettre plus dans un mémoire qui viendra de la part de monsieur Martel, le maire de Baie-Comeau, ce qu'on espère, c'est de pas attendre en 2022 pour connaître les conditions d'abandon et le fardeau fiscal qui va être transféré vers la municipalité, si la municipalité doit prendre la responsabilité de l'entretien de ce tronçon abandonné.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

1620 Donc vous êtes en échanges en quelque sorte avec le ministère des Transports.

Mais il n'y a pas de réflexion qui s'est faite à la Ville de Baie-Comeau pour ce qui est de l'aspect économique qui est soulevé actuellement par les requérants?

1625 **PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

1630 Bien là, il s'agit d'une autre chose. Si on parle du transfert fiscal concernant l'entretien du chemin, sablage, grattage en période hivernale, je comprends que ça, on n'a présentement pas de réponse de la part du ministère, puis que ça va venir en temps et lieu dans quelques années.

Concernant les demandes qui sont formulées par le groupe de commerçants du Secteur-Est, bien, on a pris note de ce que monsieur Hardy a mentionné tout à l'heure concernant l'étude d'achalandage.

1635 On n'a pas de raison de croire que la méthodologie est mauvaise dans la présentation puis l'argumentaire concernant les conséquences économiques qui peuvent avoir comme retombées sur nos commerçants du Secteur-Est.

1640 Par contre, il est certain que nous aussi, on est très sensibles au niveau de cette clientèle-là qui va disparaître. Donc les mesures d'atténuation, on abonde dans le même sens, il faudrait

effectivement qu'il y ait des mesures d'atténuation qui puissent permettre aux commerçants de pas souffrir de cette perte d'achalandage là, si petite soit-elle.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

1645

Merci. Merci monsieur Bérubé.

1650

---

**PIERRE LAVOIE**

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

1655

J'inviterais maintenant monsieur Pierre Lavoie s'il vous plait à venir nous soumettre ses questions.

Bonsoir monsieur Lavoie.

**PAR M. PIERRE LAVOIE :**

1660

Bonsoir monsieur le Commissaire. Ma première question, j'aimerais savoir l'âge en ce moment du pont de Manic-2 puis sa durée de vie.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

1665

D'abord est-ce que c'est le ministère des Transports qui est responsable du pont de Manic-2? Alors je vous cède la parole.

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

1670

Bien, en ce qui concerne l'âge du pont de Manic-2, on ne le sait pas exactement. On va prendre la question en note puis on va revenir pour donner l'information.

OK, on va la trouver dans quelques instants!

1675

En ce qui concerne la durée de vie d'un pont, bien, la plupart des ponts, on pourrait peut-être le confirmer ou l'infirmier, mais la plupart des ponts, la conception est faite pour cent (100) ans. C'est les critères de conception, c'est cent (100) ans. Ça fait qu'on imagine que celui-là est de cent (100) ans aussi.

1680

1685

L'autre chose qu'on peut dire sur les ponts qui ont été construits par Hydro-Québec, pour des raisons de construction de grands barrages et ce genre de chose là, tous les ponts qui ont été remis à la gestion de Transports Québec quand la route 389 est devenue sous juridiction provinciale, bien, on n'a pas de problème au niveau des capacités portantes. C'est des ponts qui sont très très solides, très forts.

1690

La principale problématique qu'on a souvent, c'est qu'ils étaient mal situés, parce qu'un peu comme Transports Québec, pour diminuer les coûts au maximum des ponts, on les faisait perpendiculaires aux cours d'eau, et souvent, bien, c'est difficile, la route n'arrive pas de façon harmonieuse avec l'alignement du pont. Manic-2 en est un exemple de toute façon.

1695

Alors c'est ça. Donc normalement cent (100) ans. On fait des designs, des conceptions sur des crues de cent (100) ans, malgré que là, il n'y a pas de crue, parce que le niveau de la rivière est régularisé à cause du barrage. Mais normalement, c'est cent (100) ans.

Ça fait qu'on va essayer de trouver à partir de quel moment ce pont-là a été construit, puis on va vous donner une idée.

1700

**PAR M. JEAN HARDY :**

L'ouvrage, c'est un pont de deux cent dix-sept mètres (217 m) de portée qui franchit la Manicouagan. Il a été construit en 1959.

1705

Puis je vais juste vous dire, de façon globale, on disait : «Cet ouvrage d'art est en bon état.»

1710

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Donc on devrait être bon encore jusqu'en 2059. Mais je dois dire que souvent, on va au-delà de cent (100) ans. On fait des réparations majeures des fois, mais on va au-delà de cent (100) ans.

Comme ce pont-là ne présente pas de défauts au niveau de la capacité portante, je pense qu'on peut penser qu'il va durer plus qu'en 2059.

1715

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Une question complémentaire! Est-ce que vous faites une évaluation de l'intégrité de la structure régulièrement?

1720

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Tous les ponts de Transports Québec font l'objet d'une inspection à chaque année, annuelle.

1725

Et nous sommes accrédités ISO au niveau des inspections des ponts sur la Côte-Nord. Donc on a un programme qu'on doit suivre.

1730

Et nous sommes audités par des auditeurs du Bureau de normalisation du Québec à chaque année qui viennent vérifier si on fait notre job correctement.

Cette année, on a eu des félicitations. Ça fait quelques années qu'on est accrédités, mais on se fait vérifier et cette année, on a eu aucune anomalie et des félicitations de la part des auditeurs du BNQ, parce qu'ils ont rien trouvé à redire. C'était une première chez nous. Et il n'y en a pas souvent des choses comme ça.

1735

Alors les ponts, dépendamment des caractéristiques de ceux-ci, il y a des ponts qui sont complexes, il y a des ponts qui sont moins complexes. La fréquence d'inspection au niveau des inspections générales ou des inspections plus poussées pour certains éléments de certains ponts, ça, c'est à fréquence déterminée, dépendamment de la complexité du pont.

1740

Donc un pont qui est normalisé, il va y avoir des inspections générales, c'est-à-dire que l'inspecteur va mettre le doigt sur chacun des éléments du pont pour vérifier son intégrité, puis sa conformité. Ça peut aller à des fréquences de deux-trois-quatre (2-3-4), autour de ça, dépendamment de la complexité. Donc un pont qui est plus complexe, on va y aller aux deux (2) ans; un pont qui est moins complexe, on va y aller aux trois (3) ans, pour l'inspection générale.

1745

Mais pour des inspections annuelles, ça, c'est fait systématiquement pour toutes les structures. Et quand on parle de structures, à Transports Québec, tous les ponceaux d'une portée de plus de trois mètres (3 m) d'ouverture, c'est une structure. Ça fait que ça comprend aussi tous les ponceaux sur la route, les ponts, les viaducs, etc.

1750

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Alors monsieur Lavoie, votre deuxième question.

1755

**PAR M. PIERRE LAVOIE :**

Juste de même, si on voulait avoir la dernière inspection ou la dernière étude du pont, elle serait disponible?

1760 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Si vous vous souvenez, il y a eu des polémiques à Transports Québec à un moment donné parce qu'il y avait des journalistes qui mettaient en doute l'intégrité des ponts puis la façon dont Transports Québec les inspectait, etc.

1765

C'est le ministre Moreau alors qui était alors ministre des Transports qui a décidé que toutes les inspections des ponts de toute la province de Québec seraient mises à la disponibilité de tous les citoyens du Québec sur le site Internet de Transports Québec.

1770

Alors vous pouvez regarder toutes les inspections de tous les ponts de toute la province à chaque année, et c'est compilé. Vous pouvez aller retourner à ceux qui ont été faits l'année passée, parce que je pense que c'est à partir de l'année passée que maintenant, c'est public; alors vous pouvez les regarder.

1775

Tout ce que je peux vous dire, c'est qu'à partir du moment où ça a été rendu public, on n'a plus jamais réentendu parler de ce sujet-là, par aucun journaliste.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

1780

Alors monsieur Lavoie, vous avez vos réponses pour vos deux (2) questions.

**PAR M. PIERRE LAVOIE :**

1785

C'était une demi-question, j'en aurais une autre.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

1790

Oui, j'avais bien précisé qu'il n'y a pas de sous-question, mais c'est toujours possible pour vous de vous réinscrire.

**PAR M. PIERRE LAVOIE :**

Merci.

1795

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Merci monsieur Lavoie.

---



1800

**JACQUES BÉRUBÉ**

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Alors j'invite maintenant monsieur Jacques Bérubé s'il vous plait.

1805

**PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :**

Ma question va être déformée un petit peu, parce que j'ai une réponse proche de ce que j'avais comme question, ça fait que je vais essayer de la formuler pour que ça tourne en question!

1810

Les tests d'achalandage ont été consultés, de ce que je peux comprendre, avec l'arrêt des gens et pose de questions, où ils allaient, où ils vont et tout a été fait sur une période d'une journée.

1815

Suite à cette consultation-là, si j'ai bien compris, moi, je reviens à la route de contournement qui a un effet sur l'achalandage des commerçants de la ville du Secteur-Est et plus est et ouest.

1820

Sur le contournement de la route du contournement, on me dit qu'il y a environ, si j'ai bien compris, un neuf cent trente (930) véhicules qui arrivent sensiblement d'un côté comme de l'autre, qui contournent vers la route de contournement qui s'en va vers la Scierie-des-Outardes ou qui arrivent de l'autre côté, qui serait plausible, parce qu'il y a quelqu'un qui demeure là, puis c'est environ à peu près ce que ça donne comme de transport chaque journée.

1825

Peut-on me confirmer si c'est bien le neuf cent trente (930) véhicules qui passent sur la route de contournement par jour du test qui a été fait, puis le test, si c'était bien une journée?

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Monsieur Bérubé.

1830

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Alors c'est monsieur Hardy qui va répondre à cette question-là.

1835

**PAR M. JEAN HARDY :**

Effectivement, le test, c'est bien une journée. C'était de quatre heures (4 h) à vingt-deux heures (22 h) dans la journée.

1840 Le neuf cent trente (930) véhicules, c'est effectivement à l'intersection de la route de contournement et de la route 389, mais comme tel sur la route de contournement, c'est trois cents (300) véhicules à peu près. C'est pas neuf cent trente (930), c'est trois cents (300) entre l'intersection de la route 389 à aller jusqu'à l'intersection du chemin de la Scierie, on parle d'à peu près trois cents (300) véhicules par jour.

1845 Donc c'est pas l'importance de la route 389 au niveau de la route de contournement. On s'entend, c'est une route en gravier, la géométrie est extrêmement déficiente là aussi, beaucoup de poussière, camions, un mixte de camions et voitures, en tout cas c'est pas très évident.

1850 Donc il y a quand même beaucoup moins de véhicules sur la route de contournement.

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

1855 Est-ce que je peux apporter une précision? Ce qu'il faut bien comprendre, c'est que les débits sur les routes sont vérifiés chaque année, chaque année par nos services à l'interne.

1860 On voit l'évolution des débits sur la route 389, sur le chemin de contournement. Donc au niveau du calcul du nombre de véhicules qui passent, ça, on a des équipes chez nous qui vérifient ça à chaque année, qui vérifient ce qui passe sur ces routes-là à chaque année.

1865 Ce dont on parle, monsieur Hardy fait allusion, c'est qu'il y a eu une enquête origine-destination pour bloquer les véhicules et leur demander, vous venez d'où et vous allez où! C'est ça la distinction.

1870 Donc celle-là a été faite sur une courte période de temps.

1875 Par contre, les débits sur les routes, ça, on est pas mal sûrs de ça parce que, comme je vous dis, chaque année, c'est vérifié. Et admettons qu'une année on arriverait puis on trouverait quelque chose qui sortirait de l'ordinaire puis qui serait pas compatible avec toutes les données qu'on a depuis les trente (30) dernières années, on retournerait revérifier pour voir qu'est-ce qui s'est passé, et si on n'était pas dans une condition particulière qui fait que ça aurait pu fausser les résultats.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

1875 Considérez-vous que statistiquement une journée, c'est représentatif et suffisant pour que vous ayez un portrait réaliste de la situation?

Je comprends que vous avez fait l'exercice une fois? Non! Alors précisez-moi un peu.

1880 **PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :**

Donc comme monsieur Bérubé dit, l'enquête origine-destination a eu lieu une journée.

1885 Mais les comptages ne sont pas effectués sur une journée, ils sont effectués sur normalement sur une semaine à tous les ans, à des périodes différentes normalement.

Moi, dans le cas de la 389, les boucles de comptage qu'il y avait, bien, pour calculer nos structures de chaussée, étaient pas placées stratégiquement, donc on a fait rajouter en plus des boucles de comptage qui ont duré environ une semaine.

1890 Et c'est vraiment compatible avec les chiffres qu'on a. Ça, c'est des chiffres qu'on tient à tous les ans, ça se tient toujours. On le voit quand il y a des boums comme le boum minier, il y a eu plus de trafic.

1895 Et il y a une analyse de faite. On calcule pas bêtement les chiffres non plus. Mais ça, normalement, les comptages sont faits sur une période de sept (7) jours, des fois plus longtemps.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

1900 Puis la journée choisie pour faire cette enquête-là précisément, est-ce que ça a une influence?

**PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :**

1905 Évidemment.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Le vendredi versus le lundi ou le mercredi!

1910 **PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :**

Étant donné qu'on a sept (7) jours, bien, on poigne un peu toutes les journées.

1915 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Monsieur Hardy peut vous donner d'autres précisions à ce niveau-là.

**PAR M. JEAN HARDY :**

1920

Oui, parce qu'en fait, l'étude enquête origine-destination pour la région de la Côte-Nord, ça a été réalisé par des spécialistes en la matière, ça a été fait le mardi 28 septembre 2011. Donc le mardi, c'est une journée bien représentative de la semaine; c'est pas le lundi, c'est pas le vendredi.

1925

Et le mois de septembre, généralement, pour toutes les enquêtes OD qui se font au Québec, c'est généralement, ça tourne autour de septembre, dans ces eaux-là aussi, que ce soit pour toutes les grandes villes.

1930

Donc je pense que c'est représentatif. C'est sûr que c'est une photographie cette journée-là, mais c'est utilisé, toutes les enquêtes OD utilisées par le ministère sont utilisées pour valider des projets, valider des nouveaux liens, etc.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

1935

Merci. Votre deuxième question, monsieur Bérubé.

**PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :**

1940

Deuxième question! Peut-on nous assurer que la route de contournement ne sera pas asphaltée et restera route d'urgence pour qu'elle soit fermée à court terme après les rénovations complètes de la route 0-22 pour l'économie, tourisme et autres?

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

1945

Donc vous demandez, est-ce qu'on a une assurance que le lien routier soit maintenu, après la mise en fonction...

**PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :**

1950

Ne sera pas maintenu! Seulement pour l'urgence.

1955

Parce qu'au départ, cette route-là avait été un contournement parce qu'on dit qu'elle avait été installée pour transporter le transport lourd, si on veut, mais là, on s'aperçoit qu'il y a beaucoup de touristes, parce qu'on disait tantôt que les gens qui ont mal au cœur ne descendent pas 0-22, ils virent là.

1960 Ça fait que là, c'est sûr que nous, on pense qu'avec le transport de gens, il y a beaucoup de gens qui ne passent pas vers le Secteur-Est puis par Pierre-Ouellet, ça fait que ces gens-là n'arrêtent pas, ne font pas le plein, font le contournement, sortent à Pointe-Label, vont faire les achats à Chute-aux-Outardes, Forestville en montant.

1965 Ça fait qu'on aimerait savoir si on peut éventuellement avoir la confirmation que cette route-là ne sera pas pavée et qu'un jour après la rénovation de 0-22 ou la rénovation complète, sera maintenue une route qui pourrait être seulement servie en urgence.

Parce que là, notre tronçon routier va être superperformant, je pense que ça ressemble à ça.

1970 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Monsieur Bérubé.

1975 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Cette question-là m'a déjà été posée, puis j'ai dû avouer candidement que dans toute ma carrière de plus de trente (30) ans, on m'a jamais demandé de diminuer un service sur une route. On m'a toujours demandé de l'améliorer, de la paver, puis de faciliter la fluidité sur les routes.

1980 Là, la question, c'est : pouvez-vous diminuer l'offre de service sur cette route-là pour favoriser la circulation sur le nouveau tronçon! Bon.

1985 Je peux pas donner d'assurance que ce sera pas pavé un jour, parce qu'en fait, quand on gère un réseau routier, on a des budgets, on a des logiciels, puis on a des auscultations sur notre réseau qui nous donnent des avenues de solutions, des familles de solutions pour améliorer le réseau pour la collectivité en général.

1990 Alors comme gestionnaire de réseau, moi, je dois optimiser la qualité de tout le réseau que j'ai à gérer avec les budgets qu'on me donne.

Alors la route de contournement, c'est une route qui partiellement, pas au complet, pas jusqu'au carrefour giratoire, partiellement est sous la responsabilité de Transports Québec. C'est Transports Québec qui en a la gestion.

1995 Parce que historiquement, c'est le milieu qui avait demandé une route de contournement à l'époque où il y avait beaucoup de transport lourd, beaucoup de transport forestier, et pour éviter de passer à l'intérieur des limites de la ville, bien, il y avait des demandes qui avaient été faites

après du gouvernement pour avoir des subventions pour que la MRC puisse construire la route de contournement.

2000

Suite à ça, c'était les compagnies forestières qui avaient la responsabilité de l'entretien de la route.

2005

Avec la crise forestière et avec les sources financières qui s'amenuisaient, bien, on a demandé au gouvernement, à Transports Québec, de reprendre cette route-là sous sa gestion, parce que le milieu n'était plus capable de l'entretenir.

2010

Alors on a toutes sortes de critères pour accepter de reprendre la gestion de certaines routes, et il y avait une partie de cette route-là que les critères s'appliquaient, parce que c'était un accès aux ressources, puis pour toutes sortes de raisons.

Donc on a repris cette route-là sous notre responsabilité depuis quelques années. Donc au même titre que toutes les autres routes, elle a été inspectée de fond en comble. Bon.

2015

Les premiers constats nous ont dit que malgré que la route avait à peu près douze (12) ans d'âge, il y avait des ponceaux qui avaient été installés pour le drainage qui étaient en tuyau de tôle ondulée galvanisée, et on sait que la Côte-Nord, beaucoup d'eau avec un pH acide, donc les tuyaux d'acier galvanisés ont beaucoup de difficulté à résister à ce genre de chose là, de sorte qu'on s'est aperçu qu'après douze (12) ans d'utilisation, la plupart des ponceaux étaient coupés. Ils étaient complètement coupés, corrodés complètement, donc ils étaient tous à changer.

2020

Alors on a investi des montants d'argent pour s'assurer que les ponceaux n'allaient pas s'écraser, qu'on les remplacerait, puis qu'on aurait quand même une bonne durée de vie utile des ponceaux qu'on n'a pas touchés puis qui sont là puis qui sont encore dans un état potable.

2025

Bon, l'autre chose, il y avait des petits problèmes de sécurité aussi sur cette route-là, puis au niveau, elle était peu ou pas carrossable dans certains endroits et à certaines périodes, ça fait qu'on a procédé à du rechargement granulaire pour lui redonner un certain confort de roulement.

2030

On a installé des glissières de sécurité à des endroits où c'était dangereux, où s'il y avait une sortie de route, bien, il y avait danger de noyade, ce genre de chose là.

2035

Et tout ça pour dire qu'au même titre que le reste des routes qu'on a à gérer, s'il y a des opportunités d'augmenter la qualité de cette route-là puis de procurer à la collectivité une route qui offre une meilleure fluidité, un meilleur confort puis une meilleure surface de roulement, bien, on va le faire.

2040 Ça fait que je peux pas vous dire non, cette route-là aura un traitement de défaveur et on va vous assurer qu'on n'investirait pas sur cette route-là. C'est pas vraiment ça notre mandat.

Nous, c'est vraiment de donner une meilleure qualité de roulement pour les routes qu'on gère.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

2045 Alors monsieur Bérubé, merci pour vos questions. C'est toujours possible pour vous de vous réinscrire.

**PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :**

2050 C'est ce qu'on va faire.

---

2055 **DEAN CARBONNEAU**

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

2060 J'inviterais maintenant monsieur Dean Carbonneau s'il vous plait.

Bonsoir monsieur Carbonneau.

**PAR M. DEAN CARBONNEAU :**

2065 Bonsoir. Première question, courte question. Quelles ont été les dates des séances publiques de consultation vis-à-vis les impacts sur les différents milieux? Pas les séances d'information mais plutôt de consultation.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

2070 Monsieur Bérubé.

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

2075 Pour vous, votre question, c'est vraiment d'avoir les dates précises?

**PAR M. DEAN CARBONNEAU :**

2080 Oui. Bien, en premier, si vous êtes pas capables de me trouver les dates, au moins peut-être savoir au moins le nombre de consultations publiques que vous avez faites et non des séances d'information.

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

2085 OK. Ce que je peux vous dire, depuis 2011, le MTQ a réalisé plusieurs activités d'information et de consultation quant au programme d'amélioration de la route 389 et ce, tant auprès de la population que des ministères, des municipalités, des communautés autochtones et des partenaires socioéconomiques de la région.

2090 Ces activités d'information et de consultation ont pris plusieurs formes. Les rencontres d'information et de consultation, on en a tenu une vingtaine, une vingtaine.

2095 Soirées d'information publique deux (2). Journées portes ouvertes quatre (4). Donc il y en a eu une à Pessamit, une à Baie-Comeau, une à Fermont et à Sept-Îles, une à Uashat mak Mani-utenam.

2100 Donc les soirées de portes ouvertes, c'était des soirées où toutes les firmes qui avaient œuvré comme consultants ou comme préparation de plans et devis, tracés et tout ça, donc étaient invitées; et chaque personne pouvait se présenter, rencontrer le mandataire de chacun des secteurs et poser toutes les questions qu'il voulait toute la soirée s'il voulait.

Alors on a tenu quatre (4) soirées comme ça.

2105 Et il y a eu une période d'information et de consultation du dossier par le public du BAPE, il y en a eu deux (2).

Donc pour le reste, le 11 mai 2011, il y a eu information, une activité d'information et de consultation à la MRC de Caniapiscau et la ville de Fermont.

2110 16 juin 2011, information et consultation à la Commission sectorielle régionale sur le transport à la CRÉ Côte-Nord à Port-Cartier.

**PAR M. DEAN CARBONNEAU :**

2115 Est-ce que je peux poser une question?



**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Non, on va attendre la fin de la réponse.

2120

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Le 30 août 2011, information et consultation au Comité de sécurité route 389 à Fermont.

2125

Le 15 octobre 2011, information et consultation MRC de Manicouagan et ville de Baie-Comeau à Baie-Comeau.

8 décembre 2011, information publique population de Baie-Comeau et les environs à Baie-Comeau.

2130

11 janvier 2012, information et consultation CRÉ Côte-Nord Baie-Comeau.

19 janvier 2012, planification et collaboration ville de Baie-Comeau à Baie-Comeau.

2135

24 janvier 2012, information et consultation Conférence administrative régionale à Baie-Comeau.

3 mai 2012, information publique population de Fermont à Fermont.

2140

7 juin 2012, information et consultation, groupes environnementaux à Baie-Comeau.

15 novembre 2012, collaboration ville de Baie-Comeau à Baie-Comeau.

2145

22 novembre 2012, information et consultation Conférence administrative régionale à Sept-Îles.

Au mois de décembre 2012, information et consultation députés provincial et fédéral à Baie-Comeau.

2150

7 décembre 2012, information et consultation Comité de sécurité route 389 à Baie-Comeau.

17 janvier 2013, information et consultation Conseil des Innus de Pessamit à Baie-Comeau.

10 avril 2013, information et consultation CRÉ Côte-Nord Baie-Comeau.

2155

16 avril 2013, information et consultation MRN et MDDEFP à Baie-Comeau.

15 mai 2013, information et consultation MRC de Manicouagan et ville de Baie-Comeau à Baie-Comeau.

2160 17 juin 2013, présentation de l'étude d'opportunité projet B aux élus de Baie-Comeau à Baie-Comeau.

21 août 2013, présentation de l'étude d'opportunité projet B à la MRC de Manicouagan à Baie-Comeau.

2165 23 août 2013, rencontre de consultation, discussion, analyse de sensibilité économique, projet B. On a fait ça à la Chambre de Commerce de Manicouagan, la Jeune chambre de Manicouagan, ID Manicouagan, SADC Manicouagan à Baie-Comeau.

2170 8 et 9 septembre 2013, information et consultation portes ouvertes, population de Baie-Comeau et les environs à Baie-Comeau.

23 octobre 2013, information et consultation Conseil des Innus de Pessamit à Baie-Comeau.

2175 21 novembre 2013, présentation de l'étude d'opportunité du projet A aux élus de Fermont et à la MRC de Caniapiscau à Fermont.

2180 21 novembre 2013, information et consultation portes ouvertes à la population de Fermont à Fermont.

26 novembre 2013, information et consultation portes ouvertes communauté de Pessamit.

2185 16 décembre 2013, information et consultation Conseil des Innus de Uashat mak Mani-utenam à Uashat.

17 avril 2014, information et consultation projet B ville de Baie-Comeau à Baie-Comeau.

2190 20 mai 2014, information et consultation portes ouvertes, communauté de Uashat mak Mani-utenam ouvert à la population de Sept-Îles également à Sept-Îles.

29 mai 2014, information sur les clauses d'employabilité avec le Conseil des Innus de Pessamit à Pessamit.

2195 11 septembre 2014, information et consultation Commission sectorielle régionale sur le transport à la CRÉ Côte-Nord Sept-Îles.

30 septembre 2014, information et consultation Conseil des Innus de Pessamit à Baie-Comeau.

2200 26 février 2015, information et consultation membres de la Chambre de Commerce, il y a eu un dîner-conférence à Baie-Comeau.

10 mars 2015, information et consultation, séance d'information et de consultation du BAPE projet B à Baie-Comeau.

2205 22 avril 2015, rencontre d'information membres de la Chambre de Commerce de Manicouagan au bureau du MTQ à Baie-Comeau.

2210 16 juin 2015, information et consultation, séance d'information et de consultation du BAPE pour les projets D et E à Baie-Comeau.

23 juin 2015, suivi sur les clauses d'employabilité avec le Conseil des Innus de Pessamit au bureau du MTQ à Baie-Comeau.

2215 Ça fait pas mal le tour des événements qu'on a tenus.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

2220 Je pense que c'est une question de compréhension suite à la réponse qui est donnée, parce que je veux pas vous enlever le droit de la deuxième question.

**PAR M. DEAN CARBONNEAU :**

2225 Oui, c'est ça. Information et consultation, qu'est-ce que vous entendez par information et consultation?

Est-ce que lors d'une consultation, c'est que vous ouvrez la communication avec les gens, est-ce que c'est comme ça?

2230 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

2235 Je pourrais même compléter votre question! Peut-être nous préciser la nuance entre information et consultation, puisque vous mentionnez effectivement les étapes du Bureau d'audiences publiques où on est plus en période d'information que de consultation!

2240 Mais peut-être plus précisément, comment vous considérez, quand vous faites ces séances-là, comment vous faites la prise en considération des commentaires qui vous sont faits puis comment vous faites pour après ça récolter toute cette information-là, puis comment ça se transpose après ça dans votre éventuelle planification du projet?

Parce qu'il faut quand même dire, bon, une consultation, on comprend qu'il y a des choses qui nous sont dites, puis dans quelle mesure nous, on l'intègre dans la réalisation éventuelle du projet.

2245 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

La question nous a été posée hier pour faire la nuance entre information et consultation à Pessamit.

2250 Bien, d'entrée de jeu, ce qu'on a dit, c'est que l'information, c'est que nous, il faut informer la population sur nos intentions. Donc il faut dire qu'est-ce qu'on va faire avec la route, quel genre de projet qu'on veut faire. Donc il faut mettre nos cartes sur table et dire, voici c'est quoi notre plan de match.

2255 Un coup qu'on a fait ça, bien, ce qu'on demande, exemple, aux communautés autochtones, c'est : donnez-nous l'information sur vos territoires de chasse, de trappe, de pêche, etc., et on peut voir si on a une interaction entre nos intentions de projet puis leurs activités ancestrales.

2260 Alors c'est à ce moment-là qu'il y a un échange pour savoir, est-ce qu'on crée une conséquence ou quelque chose sur leurs activités ancestrales ou pas et voir si on peut éviter ces endroits-là, voir comment qu'on peut diminuer les impacts le plus possible et voir comment on peut à la limite compenser d'une façon pour qu'ils puissent continuer à faire les activités traditionnelles.

2265 Là-dessus, je demanderais peut-être à madame Sophie Tardif qui a colligé toute l'information, suite aux consultations qu'on a faites avec les communautés autochtones, puis qui va nous faire un peu le portrait de qu'est-ce qu'on a fait comme actions à ce moment-là, compte tenu des échanges qu'on a eus entre les deux (2) parties.

2270 Alors j'inviterais madame Tardif, puis vers la fin, il y avait aussi des inquiétudes au niveau des aires du caribou forestier, alors c'est monsieur Bernard Aubé-Maurice qui va venir faire la dernière partie.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

2275

Pour ce qui est de l'information sur le caribou forestier, on va attendre pour votre présentation, parce qu'on avait eu une intention de la part de Faune et Parcs aussi de nous faire une présentation.

2280

Ça fait que je pense qu'on pourrait reporter l'aspect caribou forestier, parce que je permettrais tout d'abord à Faune et Parcs de nous faire sa présentation.

Ce que je comprends, c'est que la présentation de Faune et Parcs porte sur le plan de rétablissement?

2285

**PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :**

En fait, la présentation est plutôt globale. Ça intègre les lignes directrices du plan de rétablissement, mais ça parle aussi plus en général de l'habitat puis des impacts sur un projet linéaire comme aujourd'hui.

2290

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Ça fait que ça va nous permettre en quelque sorte de comprendre un peu l'encadrement puis après ça de voir de quelle façon, vous, vous l'avez intégré.

2295

Là, je comprends que vous allez aussi nous faire, c'est un peu l'élément d'information qui découle des questions d'hier au niveau de la séance, puis vous allez nous préciser exactement de quelle façon vous avez pris en considération dans le cadre de l'information et de consultation pour ce qui est des communautés autochtones, vous l'avez intégré.

2300

Ce qui serait intéressant aussi de voir, c'est de façon plus large compte tenu de la nomenclature que vous nous avez dite, que vous avez rencontré plusieurs groupes, peut-être nous sortir d'autres exemples aussi de ce qui a été soulevé dans le cadre de ces différentes rencontres-là puis qui vous a interpellés et qui a été intégré au projet.

2305

Je vous laisse la parole.

**PAR Mme SOPHIE TARDIF :**

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

2310

2315           Donc monsieur le Commissaire, comme monsieur Bérubé le mentionnait, au terme des rencontres qu'on a eues avec le Conseil de bande de Pessamit et de l'activité portes ouvertes, il y a eu quelques préoccupations et commentaires qui ont été soulevés, entre autres ça portait sur les sentiers de piégeage qui longent la 389.

2320           À cet effet-là, la façon dont le ministère en a tenu compte, c'est qu'il a demandé, dans le fond, l'autorisation au Conseil de bande pour avoir accès aux fichiers shapefile afin de situer, d'identifier les sentiers de piégeage et par la suite, de valider la possibilité s'il y a lieu et au besoin, relocaliser certains de ces sentiers-là.

2325           Ensuite, autre élément, on nous avait demandé de prendre en compte le volet du potentiel archéologique. À cet effet-là, il y a des études qui ont été réalisées et qui sont disponibles.

          On nous avait aussi demandé d'obtenir l'information sur les calendriers de travaux. Nous avons donc convenu de donner l'information qui était de nature publique.

2330           On nous avait demandé aussi comme autre préoccupation qui avait été soulevée, c'était de profiter des retombées économiques, malgré que ça ne fasse pas partie du processus établi de consultation en matière autochtone. Il y a par contre des clauses d'embauche de main-d'oeuvre autochtone qui ont été incluses aux contrats en appel d'offres.

2335           Il avait été aussi soulevé le sujet de la capture des castors. Encore là, il y a une clause d'embauche de main-d'oeuvre autochtone qui a été mise lorsque nécessaire et lorsque applicable dans les contrats.

2340           On avait aussi également soulevé la préoccupation d'avoir accès aux documents de présentation qu'on avait, aux documents de soutien. Ce qui était, pour le Conseil de bande, une condition essentielle pour poursuivre la démarche de consultation, ce à quoi on a donné suite.

2345           On nous avait aussi demandé de tenir en compte le respect des aires protégées identifiées par le Plan Nord, ce qui a été respecté.

          Et on nous avait demandé et on avait soulevé la préoccupation d'être informés et consultés dès le départ.

2350           Finalement, une autre préoccupation était par rapport effectivement à l'aire de déplacement des caribous.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

2355 Bon, un peu comme je l'ai souligné à monsieur Bérubé tout à l'heure, ce sont des gestes que vous avez posés suite à une rencontre spécifique avec la communauté autochtone.

2360 Vous avez rencontré plusieurs instances, je pense que la nomenclature est assez complète; est-ce que vous avez d'autres exemples de choses qui vous ont été véhiculées lors des rencontres avec les autres instances, puis qui ont été considérées puis intégrées en quelque sorte à votre réflexion?

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

2365 Bien, à titre d'exemple, on pourrait faire une présentation sur les exemples des mesures de protection environnementale qui ont été retenues, puis qu'on va appliquer.

On aurait aussi une autre présentation au niveau de l'archéologie. Il y a plusieurs choses qui ont été faites au niveau de l'archéologie.

2370 Puis ça va être madame Sylvie Tanguay qui va faire cette présentation-là.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

2375 Alors vous procéderiez tout de suite?

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Oui.

2380 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Vous permettez! De toute façon, vous avez encore le droit à votre deuxième question.

2385 **PAR Mme SYLVIE TANGUAY :**

Ce qu'on va vous présenter rapidement, c'est des exemples de mesures de protection environnementale qui sont mises en place lors de la réalisation de projets routiers.

2390 Donc les principales étapes des travaux de construction, il y a l'installation des étapes préparatoires, l'installation des bureaux de chantier et du déboisement avant de procéder aux travaux de construction comme tels, le terrassement, avec les travaux de déblais et remblais.

Ensuite, l'installation des ouvrages routiers, ponts, ponceaux, drainage, structures de chaussée et pavage.

2395 Par la suite, après la réalisation des travaux, il y a la restauration des corridors abandonnés ainsi que l'engazonnement et la plantation.

2400 Donc durant toute la réalisation des travaux de construction, il y a des mesures de protection environnementale qui doivent être mises en place pour notamment prévenir les problématiques d'érosion et l'apport des sédiments vers les cours d'eau et les milieux humides.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

2405 Juste avant que vous continuiez! Je souligne que ça serait intéressant aussi de savoir ça découle de quoi? Qui vous a fait des commentaires, puis ces actions-là, est-ce qu'elles découlent de commentaires que vous avez recueillis dans le cadre de votre consultation?

2410 C'est ce que je comprends de la question de monsieur. Puis c'est un peu ce que j'ai précisé.

2415 Ce que j'aimerais comprendre – je comprends que vous avez pris des mesures pour la protection des milieux humides, puis je pense que ça va de soi – mais ce que j'aimerais comprendre, c'est comment vous avez fait une cueillette d'informations puis comment ça a influé sur votre façon de planifier les choses.

2420 Peut-être bien concrètement nous dire, bien écoutez, on a rencontré tel groupe, il nous a fait tel commentaire, puis ça se reflète dans notre planification de telle façon! C'est ça qu'on essaie de savoir.

2420 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

2425 OK. Les exemples les plus probants qu'on peut vous donner, quand on a fait les soirées, les gens pouvaient venir nous rencontrer. Donc on a eu plusieurs résidents qui avaient des chalets et qui étaient inquiets des accès à la route 389 via leurs chalets, pour savoir comment ça se traduirait et tout ça.

2430 Donc ils ont pu discuter avec les concepteurs, et les concepteurs leur ont expliqué, exemple, comme vous avez vu dans le projet E, bien, on coupe une courbe complètement, on l'adoucit, mais du côté extérieur à la courbe, il y avait des chalets. Donc eux autres ont dit, bien là, nous autres, nos accès vont arriver comment sur la route 389?



2435 Donc il y avait des scénarios de préparés, puis on a discuté avec ces gens-là, puis ils nous ont dit, bon bien, exemple, j'aimerais mieux passer, que la route passe au-dessus du ruisseau, aille de l'autre côté, parce que j'aurais une meilleure visibilité, je pense, je pourrais voir des deux (2) côtés.

2440 Dans plusieurs cas, ce qu'ils ont pu constater, c'est qu'actuellement, ils sortent sur la route 389 au son. Alors si quelqu'un n'a jamais conduit au son, je peux vous donner un exemple! C'est-à-dire qu'il n'y a pas beaucoup de circulation sur la route 389, vous baissez vos vitres, puis vous écoutez, est-ce qu'il vient une auto! Parce que vous voyez rien.

2445 En adoucissant la courbe, on augmente la distance de visibilité des deux (2) côtés. Donc on n'est plus dans une courbe très serrée où on a une courte vision, on est dans une courbe beaucoup plus large où on a une plus grande distance de visibilité. Donc là, vous pouvez regarder de part et d'autre, est-ce qu'il vient une auto.

Puis on comprend aussi que dans des conditions hivernales, bien, c'est assez évident que ça améliore beaucoup la sécurité à la sortie du chalet, bon. Ce genre de choses là.

2450 On en a eu d'autres. Quand on a été à Pessamit, il y a plusieurs personnes qui sont venues nous voir, puis il y avait des sentiers de piégeage, de chasse, tout ça, puis ils se sont informés, moi, mon sentier, il va tu être perturbé, la route va tu finalement passer dessus, ce genre de choses là.

2455 Donc il y a eu ce genre d'ajustements là qui ont été faits à la pièce.

Pour vous dire qu'on a tout colligé toutes ces informations-là dans le fin détail, ce serait exagéré. Est-ce qu'on l'a colligé, Sophie? En partie. On a colligé les principaux éléments.

2460 Mais au fur et à mesure de toutes ces consultations-là, à toutes les fois que quelqu'un nous passait un commentaire ou nous donnait une bonne idée, bien, on la captait puis on l'intégrait dans le projet, puis bien, on réglait le problème au fur et à mesure que les problématiques nous étaient données.

2465 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Donc je comprends que vous échangiez avec le public, puis c'était sur une base informelle, puis après ça, vous preniez en considération l'ensemble des commentaires qui vous étaient faits.

2470 Mais vous êtes pas à même de pouvoir systématiquement, l'approche n'était pas  
systématique où vous colligiez l'ensemble des commentaires, puis là vous discriminiez, vous  
disiez, bon, est-ce qu'on peut le faire, on peut pas le faire, ça a tu un impact, ça n'a pas d'impact!

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

2475 Il y a eu des arrangements qui se sont faits sur place avec des propriétaires. C'est-à-dire  
qu'il y avait quelques scénarios qu'on savait pas vraiment lequel qui plairait le plus. Il y a des  
propriétaires qui sont venus sur place puis qui nous ont dit, moi, je préfère celui-là. Ça fait que  
c'était réglé.

2480 La décision s'est prise sur-le-champ.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

2485 OK. Donc c'était pas systématique, vous colligiez pas l'ensemble des choses, ça se faisait  
sur une base informelle puis après ça, vous partiez avec ça?

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

2490 Bien, on a colligé certaines informations, notamment au niveau des consultations des  
communautés autochtones. Il y avait des préoccupations qui revenaient assez souvent.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

2495 Ce que madame Tardif nous a présenté tout à l'heure.

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

2500 Il y avait des grandes familles de préoccupations. On a eu des familles autochtones qui sont  
venues dans certains secteurs, notamment pour le projet A près de Fermont. Il y a une famille  
autochtone qui vit là avec, c'est tout parents, donc eux autres nous ont fait des représentations de  
façon très précise sur ce qu'ils voudraient, ce qu'ils voudraient pas. Ils étaient surtout préoccupés  
dans ce secteur-là parce qu'il va y avoir aussi l'abandon de la route actuelle et là, ils étaient  
préoccupés par qui la reprendrait, quelle forme ça prendrait, est-ce qu'ils auraient toujours accès  
2505 à leur territoire de chasse, à leur propriété, etc., ce genre de choses là.

Donc pour faire la nomenclature de toutes les suggestions puis toutes les bonifications que  
les gens nous ont données, en fait, ce qu'on a toujours fait, dès le début de ce projet-là, on a fait  
un plan de communication qui, au fur et à mesure de l'évolution du projet, on aurait des

2510 événements de communication qui seraient propices à prendre les commentaires des gens de toutes sortes et de tout acabit.

2515 Alors au fur et à mesure, et même après les audiences du BAPE, ça va continuer, parce qu'on a essayé d'être le plus transparents possible lors de toute cette démarche-là. On a rien à cacher, on veut le faire de la façon la plus transparente possible.

2520 Loin de nous l'idée de penser qu'on va avoir des projets parfaits qui vont plaire à tout le monde. Nous autres, les projets, on essaie de faire les projets qui vont répondre au plus de critères positifs possibles pour la collectivité. Mais c'est sûr, on peut pas faire l'impossible non plus.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

2525 Je pense qu'il faut comprendre l'essence de la question, c'est comment vous avez colligé, puis ça s'est transmis, je pense que vous avez fourni les éléments d'information.

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

2530 En fait, c'est qu'on a créé les événements pour échanger.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

D'accord. Alors pour ce qui est de la présentation de madame – oui monsieur Bernatchez!

2535 **PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :**

2540 Je voudrais dire d'autre chose. Quand on a fait les consultations, des portes ouvertes, qu'on a vraiment rencontré les gens, les préoccupations des gens, c'est la sécurité, la fluidité, la poussière versus l'asphalte, pour les gens de Fermont surtout, c'est : quand est-ce que vous le faites, le projet!

C'est ça les préoccupations qu'on a eues.

2545 On a eu une autre recommandation que j'ai passée, les gens de Fermont, sur la route 389, il passe des véhicules hors norme, c'est vraiment hors norme, ça prend la largeur de la route, c'est les boîtes de camions par exemple ou les convoyeurs des sites miniers à Fermont, c'est immense.

2550 Quand ça voyage sur la 389, ça, ça voyage en convoi. Il y a une police en avant, une police en arrière. La police en avant arrête le trafic, fait venir le convoi, passe, il laisse aller le monde.

2555 À Fermont, on a eu un commentaire, puis ils nous ont même envoyé des films, quand ces convois-là passent, puis eux, étant donné qu'il n'y a pas d'accotement sur la route 389, les gens sont stationnés sur l'accotement avec leurs enfants à bord, à moitié sur l'accotement à moitié sur l'asphalte, ces camions-là s'en viennent à soixante-dix- quatre-vingts kilomètres heure (70 km/h-80 km/h), ils "s'laquent" à peu près pas, la boîte de camion passe par-dessus les gens qui sont arrêtés.

2560 Plusieurs nous ont dit que les enfants pleurent, ils ont peur. Donc on nous a demandé de faire des voies de refuge aux dix kilomètres (10 km) à peu près pour que ces gens-là puissent se parquer sur le bord de la route en toute sécurité quand ces convois-là passent, parce qu'il y en a régulièrement.

2565 Donc c'est une des mesures qu'on peut donner comme exemple, qu'on a intégrée à notre projet.

2570 Mais les gens n'ont pas demandé beaucoup de choses. C'est la sécurité, on les a un peu réconfortés que tout allait être fait à peu près dans les normes le plus possible qu'on peut, qu'il allait y avoir une route qu'on va faire très sécuritaire.

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

2575 Je peux donner un autre exemple. Il y a beaucoup de pentes qui sont de onze-douze pour cent (11 %-12 %) dans ces coins-là, puis nous autres, on essaie d'arriver avec des projets qui vont remettre des pentes un peu plus normales, de l'ordre de sept degrés (7°).

2580 Et on en a parlé hier, parce qu'on nous a demandé comment ça fonctionnait les matériaux excédentaires puis tout ça, puis on a dit, on essayait d'arriver à une sommation des matériaux entre le déblai puis le remblai égale à zéro. Zéro, ça veut dire que tu es autosuffisant dans ton projet, puis que tu as pas besoin de faire des gros transports avec les gravières, les sablières, etc.

2585 Dans un cas en particulier, on avait un excédent assez important de gravier, et plutôt que d'aller prendre cet excédent-là puis d'aller le porter dans une réserve quelconque, bien, on a décidé de faire une voie de grimpage.

Donc on sait que la route 389 ne fera pas beaucoup d'opportunités de dépassement. Les gens, à un moment donné, deviennent un peu impatients, puis ils dépassent à l'aveugle. Alors ça, c'est dangereux.

2590 Ça fait que ce qu'on a fait, c'est que tous les matériaux excédentaires, on a dit, pour la voie de grimpage, on va créer une voie de grimpage pour les véhicules qui sont lents puis qui ralentissent beaucoup dans une côte, de sorte que ça va donner la chance s'il y a un peloton en arrière de dépasser ces véhicules-là puis de les soulager un peu puis d'améliorer la sécurité.

2595 C'est beaucoup ce genre d'aménagements là, compte tenu des véhicules vraiment particuliers qui passent là, qui fait qu'on a intégré à notre projet des accommodements.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

2600 Évidemment, on s'éloigne un peu du sujet, parce qu'on veut savoir plutôt comment vous avez pris en considération ce que les gens vous ont dit!

Alors écoutez, je pense qu'avec un peu de patience, vous avez toujours votre question qui est en suspens, alors pour ce qui est de votre présentation, ça va prendre combien de temps?

2605 **PAR Mme SYLVIE TANGUAY :**

On peut soit la faire tout de suite ou on peut attendre, si c'est moins approprié, par rapport à la question de l'intervenant.

2610 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Parce que vous allez toucher le sujet de la protection des milieux humides dans la réalisation du projet, c'est ça?

2615 **PAR Mme SYLVIE TANGUAY :**

Oui, mais je peux faire rapidement, mais sinon on peut attendre un petit peu plus tard.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

2620 Parce que nous, on a certaines questions à vous poser pour ce qui est des milieux humides, ça fait que ça vous donnera peut-être l'occasion de revenir plus tard puis de nous le présenter.

2625 **PAR Mme SYLVIE TANGUAY :**

Sans problème.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

2630

Je pense qu'on va simplement suspendre l'aspect de la présentation, parce que je vous confirme qu'on a certaines questions à ce sujet-là, puis on va permettre à monsieur Carbonneau de poser sa deuxième question.

2635

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Est-ce que je peux me permettre, monsieur Bernatchez aurait un autre élément d'information.

2640

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Oui monsieur Bernatchez.

2645

**PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :**

On me dit, puis c'est vrai, on demande comment on a colligé cette information-là. Lors des portes ouvertes, il y a eu des rapports de portes ouvertes. On a remis une fiche sondage aux gens. Et ils ont rempli la fiche sondage, puis si je me trompe pas, on l'a mis public, le rapport, sur votre site.

2650

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

D'accord.

2655

**PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :**

C'est dans les documents.

2660

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Monsieur Carbonneau.

2665

**PAR M. DEAN CARBONNEAU :**

Merci. Deuxième question que j'ai changé un peu suite aux commentaires!

Je vais parler du milieu économique, surtout les commerçants à l'est de Baie-Comeau.

2670 Vous dites que vous avez fait beaucoup de compromis pour les gens de chalets, les communautés autochtones, quels ont été les compromis que vous avez faits pour les commerçants de l'est que vous savez qu'il y a beaucoup beaucoup de questions qui vous sont posées, beaucoup d'inquiétudes à ce sujet-là?

2675 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Bien, comme on a vu dans la présentation, l'impact au niveau des véhicules de transit, parce que ce qu'il faut comprendre, c'est que tout ce qui est pas transit, ils connaissent où sont les commerçants. Donc ça n'aura pas d'impact sur le chiffre d'affaires des commerces, parce que c'est du transit local, c'est très local.

2680 Donc nous, ce qu'on a essayé de démontrer avec la présentation, c'est qu'il y a possiblement des véhicules qui viennent de régions plus éloignées que locales qui, eux, pourraient effectivement avoir un impact sur le chiffre d'affaires des commerces, bon.

2685 Alors on a essayé de quantifier ça. On est arrivé au chiffre que sur les véhicules de transit, l'impact au niveau du passage devant les commerces du boulevard Comeau sont de l'ordre de deux pour cent (2 %). Donc c'est pas très très très majeur, deux pour cent (2 %).

2690 L'autre chose aussi, c'est qu'on a caractérisé les types de commerces. On a dit, les usagers de transit, sur quelles sortes de commerces il pourrait y avoir un impact au niveau de leurs chiffres d'affaires. Et on s'est aperçu qu'il y en avait possiblement quatre (4) qui, eux, sont plus, l'achalandage ou le passage des véhicules devant leurs commerces pourrait avoir un impact sur leurs chiffres d'affaires.

2695 Donc on a quatre (4) commerces qui pourraient être susceptibles d'avoir des conséquences dues au nombre de passages des véhicules devant leurs commerces, mais le nombre de passages de véhicules de transit, c'est de l'ordre de deux pour cent (2 %).

2700 Donc ce n'est pas énorme. On ne pense pas que c'est une conséquence extraordinaire.

Ce qu'on a dit par contre, nous n'avons pas, à l'heure actuelle, fait d'accommodements particuliers à part que nous pensons faire une intersection qui est très sécuritaire pour accéder via la 389, l'accès actuel, donc il y aura une voie de virage à gauche protégé. Donc les gens n'hésiteront pas à tourner à gauche, parce qu'ils vont pouvoir le faire en toute sécurité.

2705 Donc ça, c'est la première mesure qu'on met au niveau de la sécurité, donc ils n'auront pas genre un camion, ils voient le camion dans leur rétroviseur qui va à bonne vitesse puis ils disent, j'aurais voulu tourner à gauche, mais je le ferai pas, parce que je veux pas ralentir puis ma

2710 sécurité est mise en doute, donc je vais continuer tout droit. Donc ça, on a éliminé ça au niveau de la conception de l'infrastructure.

2715 Par contre, on a dit aussi, c'est qu'on était ouverts, on est ouverts à regarder s'il y a des mesures de mitigation qu'on pourraient faire puis qui pourraient atténuer cet impact-là aussi minime qu'on pense soit-il. On est prêts à regarder ça puis on est prêts à voir quelles sortes de solutions on pourrait apporter pour améliorer ça.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

2720 Alors voilà pour la réponse à vos questions. Merci monsieur Carbonneau. C'est toujours possible pour vous de vous réinscrire.

Alors la Commission va prendre une pause de quelques minutes et nous allons vous revenir pour continuer la période de questions.

2725

\_\_\_\_\_

SÉANCE SUPENDUE QUELQUES MINUTES

\_\_\_\_\_



**REPRISE DE LA SÉANCE  
QUESTIONS DE LA COMMISSION**

2730

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

2735

Il y a encore quelques personnes qui se sont inscrites au registre qui souhaitent soumettre des questions, mais avant de leur céder la parole, la Commission va se permettre une petite digression en abordant un autre sujet.

2740

On sait que les personnes-ressources, on avait eu, nous, des questions hier concernant les enjeux qui touchent le caribou forestier et aussi, bien, les gens de Faune et Parcs que le promoteur avaient pris en considération la question qu'on avait posée, ils avaient préparé des éléments de réponse, ça fait qu'on va permettre à ces gens-là de nous présenter l'information qu'ils ont colligée suite aux questions de la Commission, puis après, on reviendra aux questions comme telles.

2745

Alors je vais laisser le registre ouvert jusqu'à dix heures quinze (10 h 15), il est dix heures moins dix (10 h -10); alors jusqu'à dix heures quinze (10 h 15), le registre va être ouvert, puis on va aborder le sujet concernant le caribou forestier, puis je laisserais la parole à la porte-parole de Faune et Parcs, madame Bessette.

2750

**PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :**

J'inviterais ma collègue madame Sandra Heppell qui est membre du Comité de rétablissement du caribou forestier de faire la présentation.

2755

**PAR Mme SANDRA HEPPELL :**

C'est ça, à la demande de la Commission, j'avais préparé une présentation sur le caribou forestier qui faisait vraiment un survol de la situation, l'état des connaissances et des mesures de rétablissement.

2760

Donc vraiment un survol rapide sur les écotypes du caribou.

Donc le caribou forestier, en fin de compte, ça appartient à la seule et même espèce de caribous qu'on retrouve partout à travers le monde et qui est aussi appelée renne en Europe.

2765

Cette espèce-là de répartition circumpolaire se divise en plusieurs sous-espèces dont une seule se retrouve au Québec, le caribou des bois. Et cette sous-espèce-là se divise en trois (3) écotypes : migrateur, forestier et montagnard.

2770 Donc ici, on voit l'aire de répartition des trois (3) écotypes. Donc vous voyez que le migrateur est formé de deux (2) troupes; le troupeau le plus à l'ouest en picoté rouge, c'est le troupeau de la rivière aux Feuilles, puis celui plus à l'est le troupeau de la rivière George.

2775 Vous avez en vert l'aire de répartition du caribou forestier qui s'étend du quarante-neuvième (49<sup>e</sup>) au cinquante-cinquième (55<sup>e</sup>) parallèle, donc Côte-Nord, Saguenay-Lac-Saint-Jean, Nord du Québec, ainsi que deux (2) populations isolées dans Charlevoix et Val-d'Or.

2780 Et les écotypes montagnards en Gaspésie et dans les monts Torngat au nord. Donc vous voyez que dans le cas de la route 389, c'est complètement dans l'aire de répartition de l'écotype forestier.

2785 Donc au niveau de la biologie du caribou forestier, rapidement, cet écotype-là vit en très faible abondance contrairement à l'écotype migrateur, un à six (6) caribous par cent kilomètres carrés (100 km<sup>2</sup>). Il est étroitement associé à la forêt boréale, donc il passe l'ensemble de son site vital annuel en forêt boréale, se regroupe à l'hiver en petits groupes et se disperse pour la mise bas par la suite. Il s'isole en forêt pour la mise bas. Il n'effectue pas de grandes migrations comme l'écotype migrateur.

2790 Son domaine vital est de mille kilomètres carrée (1000 km<sup>2</sup>) en moyenne, et puis il a une faible productivité. Dans le sens que sa première reproduction est seulement deux point cinq (2,5) ans contrairement à l'original où c'est plutôt un point cinq (1,5) an. Il produit un seul jeune par année contrairement à l'original qui produit régulièrement des jumeaux.

Donc c'est une espèce qui est vulnérable à la prédation en raison de sa faible productivité.

2795 Au niveau de la répartition de l'abondance actuelle, ici, vous voyez la régression de l'aire de répartition depuis cent cinquante (150) ans. Donc en 1850, l'aire de répartition s'étendait dans le sud du Québec et dans les états américains; et puis maintenant aujourd'hui, l'aire de répartition est rendue plutôt au nord du quarante-neuvième (49<sup>e</sup>) parallèle.

2800 Et ça, c'est causé par la chasse suite à la colonisation, la chasse abusive et les modifications de l'habitat causées par les activités humaines.

2805 Aujourd'hui, on estime entre cinq mille neuf cent quatre-vingts (5980) et huit mille cinq cent soixante-dix (8570), le nombre de caribous au Québec. Il y en a environ trois mille (3000) sur la Côte-Nord.

Donc suite à tous ces constats, le caribou a été désigné menacé au Canada en 2003, et puis suite à ça, il y a une formation de l'équipe de rétablissement au Québec pour regarder la

2810 situation au Québec, formée d'une quarantaine de représentants qui proviennent de différents milieux, gouvernementaux, universitaires, des groupes environnementaux, des communautés autochtones, etc., et des membres de l'industrie forestière, Hydro-Québec.

Et puis en 2005, le caribou a été désigné vulnérable au Québec et il y a un premier plan de rétablissement qui a été publié en 2005 pour la période 2005-2012.

2815 En 2012, il y a eu la publication du programme fédéral de rétablissement et suivie en 2013 de la publication du second plan de rétablissement provincial qui s'étend de la période 2013 à 2023.

2820 C'est l'équipe de rétablissement qui élabore le plan de rétablissement, et ce plan-là, ce nouveau plan là est en phase avec le programme fédéral qui a été publié en 2012. Il intègre l'ensemble des connaissances acquises au cours des deux (2) dernières décennies, parce qu'au Canada et au Québec, on a beaucoup progressé en termes d'acquisition de connaissances sur le caribou forestier.

2825 Et ce qu'il faut comprendre, c'est que le plan de rétablissement, ça constitue une recommandation de l'équipe de rétablissement au gouvernement du Québec. C'est pas un plan d'action gouvernemental. Je vais vous en reparler un petit peu plus tard de la mécanique de comment ça peut aboutir dans des orientations gouvernementales éventuellement.

2830 Dans les mesures de rétablissement en place actuelles, ce qu'on a fait, au niveau gouvernemental, c'est que la chasse a été fermée, la chasse sportive est fermée depuis 2001 partout au Québec.

2835 On a élaboré dans chacune des régions des plans régionaux d'aménagement de l'habitat en forêt aménagée, donc dans les forêts qui sont exploitées pour le bois. Ça, ça a été mis en place graduellement dans les années deux mille et c'est toujours en vigueur aujourd'hui. Je vais vous expliquer un petit peu c'est quoi les plans régionaux.

2840 Il y a des aires protégées qui sont mises en place en forêt boréale et qui contribuent à la protection du caribou forestier et il y a une volonté au niveau du ministère de l'Environnement de créer davantage d'aires protégées et axées spécifiquement à la protection du caribou.

2845 Également, on a fait des démarches avec les communautés autochtones, de nombreuses démarches depuis les quinze (15) dernières années, que ce soit des rencontres, des correspondances, des colloques qu'on a organisés en collaboration. Donc les communautés sont appelées à participer également au rétablissement.

2850 Il y a eu des plans de protection élaborés par les agents de protection de la faune pour accentuer le niveau de surveillance envers le caribou et aussi, il y a eu vraiment une vague très importante de projets d'acquisition de connaissances, de projets de recherche qui ont été réalisés au Québec et dans l'ensemble du Canada, qui fait qu'aujourd'hui, le Québec est un des leaders en matière de connaissances sur le caribou au pays.

2855 Je vous parlais d'une des actions que le gouvernement a mise en place. Le plan d'aménagement de l'habitat du caribou en forêt aménagée et des aires protégées. Bien ça, c'est l'exemple pour la Côte-Nord.

2860 Donc le plan d'aménagement comprend des zones de protection que vous voyez en quadrillé. Vous voyez que c'est réparti dans l'ensemble de l'aire de répartition du caribou qui est en forêt aménagée seulement.

2865 Dans ces zones de protection là, on vise une protection temporaire, ce n'est pas des aires protégées, à l'intérieur desquelles il y a présentement aucune coupe et aucun nouveau droit d'émiss. Et ça, c'est jumelé à des zones d'atténuation anthropiques que vous voyez en hachuré sur la figure.

Et dans les zones d'atténuation anthropiques, il y a un moratoire sur la villégiature.

2870 La récolte forestière s'y déroule selon les modalités habituelles. Et ces sites-là sont visés pour devenir les futures zones de protection lorsque après la coupe, l'habitat va redevenir de qualité pour le caribou, donc après plusieurs décennies, la forêt va se régénérer. Puis ce qu'on vise, c'est une rotation entre les zones de protection et les zones d'atténuation anthropiques. C'est qu'éventuellement les zones de protection vont pouvoir être récoltées et les zones d'atténuation anthropiques vont devenir des zones de protection.

2880 Donc ça, c'est une stratégie qui était basée, qui est toujours en place aujourd'hui, mais qui est basée sur l'ancien plan de rétablissement 2005-2012, et puis les connaissances qu'on a acquises dans les quinze-vingt (15-20) dernières années nous ont démontré que ce plan-là ne serait pas suffisant à assurer le maintien du caribou.

2885 Donc au niveau des connaissances qu'on a acquises dans les quinze-vingt (15-20) dernières années, je vous parlais qu'il y a eu beaucoup de progression dans les connaissances, je vous fais un résumé vraiment de ce qui ressort de toutes ces publications-là qui sont sorties!

Tout d'abord, l'aménagement forestier, ce qui arrive, c'est qu'il rajeunit la forêt, parce que l'aménagement forestier, c'est vraiment ça qui a été ciblé comme le mécanisme principal de

2890 perturbation de l'habitat, qui contribue au déclin du caribou, particulièrement les chemins forestiers.

2895 Donc l'aménagement forestier rajeunit la forêt qui devient plus propice aux orignaux, aux loups et aux ours, parce que la forêt va devenir, on appelle l'enfeuillage, les feuillus vont prendre la place des espèces résineuses, on va voir apparaître des plantes, des arbres de début de succession qui sont plus riches, plus attractifs comme nourriture pour les orignaux et plus d'orignaux fait en sorte qu'il y a plus de loups, et les ours aussi vont être attirés par les parterres de coupe en régénération, parce qu'il y a beaucoup de petits fruits, puis il y a une variété de végétaux à consommer.

2900 Les infrastructures linéaires comme les chemins, les lignes électriques accroissent la mobilité des prédateurs et l'efficacité de la chasse, plusieurs études l'ont prouvé partout, ça converge tout dans la même direction, l'abondance des prédateurs va occasionner une augmentation de la prédation chez le caribou.

2905 Je vous disais tantôt que c'est une espèce très peu productive, donc une augmentation de prédation fait qu'automatiquement, le caribou va commencer à décliner.

2910 Et les faons sont particulièrement vulnérables. Dans des études réalisées dans Charlevoix et au Saguenay, cinquante pour cent (50 %) des faons décédaient avant l'âge d'un mois dans un milieu fortement perturbé.

2915 Aussi, on a découvert que le caribou est très fidèle à son domaine vital annuel. Par contre, une augmentation du taux de perturbation de l'habitat induit une augmentation de la taille du domaine vital annuel et une modification de l'emplacement des domaines vitaux saisonniers. C'est-à-dire que si l'habitat du caribou est perturbé, il va chercher à aller passer l'hiver ailleurs ou aller mettre bas ailleurs plutôt que d'aller dans des sites auxquels il était habitué, parce que son habitat est maintenant perturbé.

2920 Donc c'est pour ça que le domaine vital va grossir, il va y avoir une modification de l'emplacement, les domaines vitaux qui sont habituellement fréquentés année après année.

La recherche de ces habitats alternatifs ou l'utilisation d'habitats sous-optimaux va entraîner des effets sur la démographie du caribou, donc le caribou va moins s'alimenter parce qu'il va passer plus de temps à se chercher d'autres habitats.

2925 Il peut y avoir des effets sur la fécondité, moins de recrutement, les caribous vont commencer à décliner, puis si c'est plusieurs caribous qui sont touchés dans une population, bien,

il y a un déclin qui provoque chez la population éventuellement une extirpation. Ça peut même aller jusqu'à l'extirpation d'un secteur donné.

2930 En Ontario, on a observé un recul vers le nord de la limite méridionale de l'aire de répartition du caribou de trente kilomètres (30 km) aux dix (10) ans, soit au rythme de la progression des coupes forestières. Donc vous voyez la province de l'Ontario et en 1880, 1900, 1950, 1990, vous voyez la remontée de la limite méridionale de l'aire de répartition qui est vraiment en concordance avec la progression du front de coupe qu'on voit, "forest harvesting".  
2935 C'est la progression du front de coupe.

2940 Une grosse découverte majeure qui a été faite aussi, et c'est sur quoi repose le plan de rétablissement fédéral et provincial, c'est qu'il y a une relation négative entre le taux de perturbation de l'habitat et la probabilité de persistance du caribou.

2945 Plus l'habitat est perturbé, moins les probabilités de persistance du caribou sont fortes. Donc vous avez en bas sur l'axe des x le taux de perturbation de l'habitat et l'axe des y, la probabilité que la population soit stable ou en déclin et vous voyez, on voit pas bien la courbe à l'écran, je pense même qu'on ne la voit pas du tout, mais ce qu'on voit normalement, c'est que plus la perturbation de l'habitat progresse, plus les chances que la population soit en croissance diminue.

2950 Donc avec une augmentation du taux de perturbation, on arrive vers des niveaux très peu probables de maintenir la population de caribous, ce qui fait qu'il y a un seuil de gestion qui a été établi dans le programme fédéral de rétablissement et dans le plan provincial qui dit qu'on devrait viser un trente-cinq pour cent (35 %) de perturbation maximal pour être dans des probabilités raisonnables de maintenir le caribou.

2955 Ce qu'on sait également que toutes les études convergent vers ça, c'est que le caribou évite les secteurs perturbés par l'activité humaine et qu'il s'agrège en moyenne à trois virgule sept-quatre kilomètres (3,7-4 km) d'une infrastructure humaine. Comme par exemple une route.

2960 Donc normalement, le caribou est réparti de façon homogène sur l'ensemble du territoire. Vous voyez en pointillé la répartition, vous avez sur l'axe des x la distance à partir d'une infrastructure humaine et sur l'axe des y la densité de caribous avant perturbation en pointillé, la répartition du caribou, la densité est homogène sur l'ensemble du territoire, mais après perturbation, on note que les caribous qui étaient dans le secteur perturbé vont se déplacer pour aller s'agréger avec les autres caribous qui étaient déjà présents en marge de la perturbation, et ça, ça se produit jusqu'à six-sept-huit kilomètres (6 km-7 km-8 km).

2965

2970 La stratégie du caribou antiprédatrice pour se protéger de la prédation va consister à s'isoler des autres proies et des prédateurs dans des forêts de conifères âgés et des tourbières et ainsi, il y a une relation positive qui a été établie entre la taille des massifs résiduels intacts, donc les vieux massifs de forêt résiduelle des forêts de conifères, et la probabilité qu'ils soient utilisés par le caribou, il y a une relation entre les deux (2).

Donc vous voyez la taille des massifs dans la figure, c'est l'axe des x, et la probabilité de présence du caribou sur l'axe des y.

2975 Donc plus le massif est grand, plus la probabilité qu'il soit utilisé à long terme par le caribou augmente.

2980 C'est pour ça que dans les nouvelles lignes directrices, dans le nouveau plan de rétablissement, on recommande d'avoir au moins des massifs de mille kilomètres carrés (1000 km<sup>2</sup>) répartis dans le paysage.

2985 Les impacts d'une route sur le caribou! Si on parle des routes, ça dépend de plusieurs facteurs. Comme le type de route, la densité du trafic, les infrastructures adjacentes, est-ce qu'il y a des sablières, des commerces, de l'occupation humaine, de la villégiature, et c'est quoi la matrice d'habitat autour. Est-ce qu'on a affaire à une route qui est déjà dans une forêt perturbée ou bien on passe dans un milieu complètement vierge, donc ça va être différent, les impacts sur le caribou selon ces facteurs-là.

2990 Donc de façon générale, les caribous évitent les routes. On a plusieurs études qui le démontrent.

Par contre, une augmentation de la densité des chemins induit une augmentation du taux de traversées par les caribous.

2995 Vous voyez sur le graphique, plus il y a de chemins secondaires, par exemple des chemins forestiers, à un moment donné le nombre de traversées par les caribous de ces chemins-là augmente parce que plus il y a de chemins dans son habitat, à un moment donné, il n'a pas le choix de les traverser, il va les traverser.

3000 L'exemple de la route 175, il y a eu une étude faite spécifiquement sur le caribou dans le cas de l'aire de Charlevoix avec la route des Laurentides qui rejoint Québec et le Saguenay. Et ce qui a été observé, c'est que la proportion de caribous qui excluaient l'autoroute de leur domaine vital a augmenté avec la progression des travaux.

3005 Mais il faut dire que la route existante, la petite route qui est existante avait déjà modelé la répartition du caribou, et le caribou l'évitait déjà. Donc c'est un peu comme le cas qu'on a présentement de la route 389 qui a déjà modelé la répartition des caribous depuis plusieurs années.

3010 Aussi, les caribous ont évité la route jusqu'à une distance de cinq kilomètres (5 km) pendant et après les travaux, donc on appelle ça une perte d'habitat fonctionnel. C'est que non seulement l'aire occupée par la route constitue une perte d'habitat physique, mais en plus il y a un rayon, une zone d'influence de part et d'autre qui est de bonne qualité au niveau de l'habitat, mais que le caribou ne fréquente pas parce qu'il évite le dérangement à proximité de la route.

3015 Et ce qui a été observé aussi avec la route 175, c'est que les caribous se déplacent plus vite dans la zone d'influence des routes, particulièrement lorsque le trafic est important, c'est sûr, sous l'effet du stress, s'ils ont à traverser la route, ils vont le faire très rapidement.

3020 Évidemment, les routes augmentent les risques de collisions et facilitent l'accès au territoire pour les chasseurs et braconniers.

3025 Et enfin, l'efficacité des passages à animaux pour le caribou n'a jamais été démontrée dans aucune étude. Et même on croit que finalement, ce serait assez peu efficace, étant donné l'aversion du caribou pour tout ce qui est de dérangement humain.

3030 Si je reviens rapidement au plan de rétablissement! Donc je vous disais, il y a l'équipe de rétablissement qui a rédigé le plan de rétablissement qui est actuellement sur la table 2013-2023. Ça, ça fait l'objet d'analyses au sein du gouvernement, des analyses d'impact socioéconomique. La flèche rouge, ça indique l'étape à laquelle on est rendu.

Ensuite, il y aura un plan d'action gouvernemental, des plans régionaux, un suivi, puis ça fait une boucle, et il y a une rétroaction.

3035 Le plan de rétablissement actuel est basé sur quatre (4) objectifs, soit la conservation d'habitat assurant la viabilité du caribou. Et ça, c'est basé sur le contrôle du taux de perturbation. Tantôt, je vous montrais une figure qui faisait le lien, la relation entre le taux de perturbation et les probabilités de persistance du caribou. Il y a un seuil de gestion qui a été fixé à trente-cinq pour cent (35 %) dans ce plan de rétablissement là.

3040 On vise au moins onze mille (11 000) caribous à travers l'aire de répartition. Je vous disais tantôt qu'il y avait environ entre cinq (5000) et huit mille (8000) caribous au Québec, donc on veut, l'équipe de rétablissement souhaite pas doubler mais presque le nombre de caribous.



3045 On souhaite l'adhésion du public et des Premières Nations et la poursuite de l'acquisition de connaissances.

3050 L'aire d'application du plan, vous la trouvez ici. Elle est divisée en plusieurs zones en fonction des différentes menaces dans chacune des zones et des mesures de rétablissement. Par exemple, il y a des zones, la partie jaune pâle plus au sud, c'est beaucoup les activités forestières qui constituent les menaces, donc ça va être beaucoup à ce niveau-là qu'on va vouloir mettre en place des mesures de contrôle du taux de perturbation.

3055 Dans d'autres secteurs, c'est la chasse qui est encore pratiquée par certains membres de communautés autochtones qui mettent en péril les hardes de caribous.

Ça peut être, dans le nord, tous les développements miniers, chemins de fer qui peuvent être des menaces.

3060 Brièvement ce que dit le nouveau plan de rétablissement, les nouvelles lignes directrices qui sont pas encore adoptées par le gouvernement du Québec, mais c'est deux (2) recommandations de l'équipe de rétablissement. C'est : dans l'aire de répartition du caribou, viser une probabilité d'autosuffisance ou de persistance du caribou supérieure à soixante pour cent (60 %), ce qui correspond, pour chaque unité de paysage dans l'aire de répartition du caribou, à un taux de perturbation maximal de trente-cinq pour cent (35 %).

3070 Dans les unités où le taux dépasse trente-cinq (35 %), de mettre en place des plans de restauration, comme par exemple fermer des chemins, reboiser des chemins, restaurer les sites abandonnés. Un des bons exemples, bien, c'est de restaurer les sites de la route 389 qui ne sont plus utilisés.

3075 Et c'est de concentrer les éléments de perturbation plutôt que de les répartir sur l'ensemble du territoire. Comme dans le cas du projet de la route 389, le projet E qui est dans l'aire d'application du plan de rétablissement, bien, c'est un projet qui s'insère déjà dans une zone de perturbation où il y a déjà une zone qui est évitée par le caribou et ça reste dans cette zone-là, donc ça va pas augmenter de façon significative le taux de perturbation dans l'habitat.

3080 Donc seul le projet E est situé dans l'aire d'application du plan de rétablissement, donc du kilomètre 120 à 212 environ.

Donc vous voyez la route 389 sur la figure, et c'était supposé sortir jaune, mais là, c'est blanc, à partir des lacs Nouvel environ, là, on tombe dans l'aire de répartition du caribou.

3085 Et ici, vous voyez la route 389, et tous les petits points noirs, c'est des colliers émetteurs qu'on a mis sur des caribous entre 98 et 2015. Il y a encore des caribous avec des colliers émetteurs en ce moment dans le coin du réservoir Outardes-4 et du réservoir Manic-3.

3090 Et ces colliers-là ont servi à réaliser plusieurs études. Et on peut voir que la route 389 est évitée par le caribou sur l'ensemble de son parcours.

3095 Et cet évitement-là est exacerbé par la présence de coupes forestières, de chemins de villégiature, puis dans le secteur du tronçon 1 entre le kilomètre 120 et Manic-5, il y a beaucoup de coupes forestières, de chemins de villégiature. Donc c'est pas juste l'effet de la route, mais c'est tout le reste qui s'ajoute qui fait que les caribous sont confinés aux abords des réservoirs Outardes et Manicouagan, puis ils vont plutôt faire des migrations nord-sud. Il vont pas traverser est-ouest.

3100 Aussi un autre impact de la route, c'est que la présence de la route et des autres chemins facilite l'accès des hardes à haut risque d'extinction, parce qu'on a affaire à des hardes qui sont situées à la limite sud de l'aire de répartition, puis qui sont vraiment à haut risque d'extirpation.

3105 Puis ça, c'est un rappel des collisions routières dans les cinq (5) dernières années qui ont été portées à la connaissance du ministère. C'est pas exhaustif, c'est très partiel comme données, mais c'est un minimum.

3110 Je vous ai dit sept (7) hier, mais c'est plutôt six (6), parce qu'il y en a un que c'est ailleurs que sur la route 389; il y a six (6) caribous qui ont été impliqués dans une collision dans les cinq (5) dernières années sur la route 389 entre les kilomètres 275 et 290, au nord du barrage Daniel-Johnson.

3115 Donc ça termine ma présentation.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

3120 Merci beaucoup. On comprend que la présentation va être déposée?

**PAR Mme SANDRA HEPPEL :**

3125 Oui.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

3125 Merci. Alors je sais que c'est un peu long, je demande quand même un peu de patience de la part des gens, on va revenir à vos questions. On va laisser la parole encore un temps au ministère des Transports qui, lui, avait à nous faire le point concernant la prise en considération du caribou forestier dans la planification, évidemment surtout pour le secteur E, c'est bien ce que je comprends!

3130 Alors monsieur Bérubé, c'est à vous.

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

C'est monsieur Bernard Aubé-Maurice qui va faire la présentation.

3135 **PAR M. BERNARD AUBÉ-MAURICE :**

3140 Bien d'abord, merci pour la présentation, je pense que c'était très complet, même le côté de l'impact du projet sur le caribou forestier a été abordé, ça fait que je pense que je reviendrai pas sur tous ces détails-là.

Je voudrais peut-être préciser que l'aire d'application du plan de rétablissement du caribou forestier débute au kilomètre 123 alors que le projet E va du kilomètre 110 au kilomètre 212. Donc la majorité du projet E se trouve à l'intérieur de l'aire d'application du plan de rétablissement.

3145 Par contre, comme disait madame tantôt, c'est un secteur qui est relativement perturbé, les densités de caribous sont plutôt faibles.

3150 D'ailleurs sur cette carte-là, on peut voir, c'est sûr que la route 389 n'est pas identifiée comme telle, mais on la devine. En fait, c'est une carte du ministère qui présente l'indice de qualité pour le caribou forestier. Donc en bleu, c'est l'habitat qui est de plus grande qualité, puis en rouge et en jaune, c'est un habitat qui est vraiment de faible qualité.

3155 Donc voilà la route 389 qui est ici. Donc on peut voir que la qualité d'habitat pour le caribou est beaucoup plus faible, non seulement à proximité immédiate de la route 389, mais quand même sur une bonne distance de part et d'autre.

Il y a un habitat qui a peut-être un plus grand intérêt à proximité du projet, c'est un massif résiduel de vieille forêt de conifères qu'on peut voir ici à peu près. Lui, il se trouve beaucoup plus proche de la route 389, mais il n'est pas touché par le projet, parce qu'il se trouve de l'autre côté

3160 de la ligne hydroélectrique alors que nous, on se trouve du côté opposé, c'est-à-dire du côté est, alors que le massif forestier se trouve du côté ouest.

3165 Sinon, bien, l'impact du projet sur le déplacement, je pense qu'on en a parlé tantôt, vu que c'est une route existante, puis dans le fond, on fait juste améliorer une route existante, il n'y a pas de nouvel effet de barrière.

3170 Puis en terminant, juste préciser qu'il y a quand même une mesure d'atténuation qui a été intégrée à l'étude d'impact pour réduire l'impact du projet sur le caribou forestier, c'est l'utilisation d'essences résineuses, donc le conifère, dans la revégétalisation des sites perturbés par les travaux ou encore pour les tronçons de route qui seraient abandonnés un petit peu à l'écart du projet. Donc ça, ça va permettre d'éviter de favoriser l'orignal et le loup et les prédateurs du caribou en général.

3175 Ça fait le tour.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

3180 Peut-être nous préciser l'éventuelle surface en termes de régénération pour ce qui est des tronçons qui vont être abandonnés puis qui vont être revégétalisés, est-ce que vous avez calculé les superficies exactes de ce qui pourrait être réhabilité?

**PAR M. BERNARD AUBÉ-MAURICE :**

3185 Ces superficies-là, à ma connaissance, n'ont pas été calculées précisément encore. Ce serait de voir, parce que c'est pas impossible qu'il y ait certains tronçons abandonnés qui demeurent en fonction, qui continuent d'être utiles, par exemple, pour accéder à certains sites.

**PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :**

3190 Je pense qu'on n'est pas assez avancé encore dans l'ingénierie, savoir ce qu'on va abandonner ou non. Il ne faut pas oublier qu'on est encore, on commence les plans et devis, ça fait que là, on est en train d'optimiser notre ingénierie. Et là, on va savoir vraiment ce qu'on va renaturaliser.

3195 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

OK. Je vais poser la question différemment. C'est quoi la superficie des tronçons qui seraient abandonnés?



3240 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Rebonsoir. Ce qui est évident, c'est que selon la méthodologie, je ne l'ai pas vue, il va y avoir une baisse d'achalandage sur le secteur où on est touchés, nos commerces.

3245 Il est évident que nous, il va y avoir une baisse de l'achalandage des gens venant du nord et aussi du trafic de l'est vers l'ouest.

3250 Comme vous savez, quand on achète une entreprise ou quand on installe une entreprise, la situation géographique est majeure, est importante, OK, puis on a comme preuve, il y a des gens qui se sont dépêchés à acheter des terrains sur le boulevard du Labrador. Ça fait que ça démontre que la situation de l'entreprise est vraiment importante.

3255 À ce titre-là, je sais que tantôt, messieurs Bérubé et Bernatchez ont fait des ouvertures sur l'intersection du quatre kilomètres (4 km), mais j'aimerais ça savoir les mesures d'atténuation supplémentaires que le promoteur a l'intention de faire, soit en améliorant avant l'abandon la route existante ou à toute autre forme d'atténuation, qui permettraient pour nous de vraiment diminuer au maximum la déviation de la route.

3260 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Monsieur Bérubé.

3265 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Bien, en ce qui concerne l'amélioration avant l'abandon, bien, ça va être des négociations qui vont se faire avec la municipalité de Baie-Comeau.

3270 Alors présentement, je suis pas en mesure de vous dire comment ça va se traduire, effectivement.

Puis là, ce qu'on a fait à date, c'est de donner une intersection qui va être sécuritaire puis qui ne mettra pas de doute à l'utilisateur s'il veut prendre l'accès actuel de la route 389.

3275 Pour les autres choses, bien, on est prêt à entendre ce que vous avez à dire comme mesures qui pourraient atténuer les effets selon ce que vous pensez. Nous, on n'en a pas en tête de préfabriquées toutes faites, mais comme on dit, on est ouvert à toutes suggestions possibles. On l'évaluera au mérite.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

3280

Alors une autre question, monsieur Bérubé?

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

3285

Non, merci beaucoup.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

3290

Merci monsieur Bérubé.

---

**PIERRE LAVOIE**

3295

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Alors j'inviterais maintenant monsieur Pierre Lavoie. Rebonsoir.

**PAR M. PIERRE LAVOIE :**

3300

Rebonsoir.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

3305

La parole est à vous.

**PAR M. PIERRE LAVOIE :**

3310

Y aurait-il possibilité de s'entendre sur, exemple, garder le chemin 0-4 kilomètres comme chemin principal, puis de faire une route secondaire avec la nouvelle route qui relie le centre industriel de la ville de Baie-Comeau?

3315

Moi, je pense que logiquement, pour les touristes ou les voyageurs de Fermont qui vont venir même jusque de Blanc-Sablon, c'est pas mal plus accueillant d'arriver dans un secteur commercial que d'arriver dans un secteur industriel, je pense.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

3320 Là, vous avez dit le «est-ce que», mais vous êtes presque plus dans l'opinion!

Mais je comprends qu'il y a peut-être certains sujets que vous allez aborder lors de votre mémoire. Monsieur Bérubé.

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

3325 À ce sujet-là, je vais passer la parole à monsieur Jean Hardy qui va justifier le choix du scénario retenu pour le lien entre les kilomètres 0 et 4 et effectivement, il y a un paquet de critères qui ont été pris en considération.

3330 Et comme on a dit, ça fait partie d'une analyse multicritère. Alors on fait le portrait de tous les critères qu'on a pu imaginer et penser, on les a pondérés, on a fait la somme de tous ces pointages-là et effectivement, pour certains critères, il peut y avoir, ça peut pencher d'un côté de la balance, pour d'autres critères, mais nous, c'est vraiment la somme.

3335 Parce qu'encore là, notre préoccupation, c'est d'avoir le plus d'avantages pour la collectivité et pas seulement juste pour un point de vue, exemple pour touristes. Donc on a essayé de faire l'ensemble du portrait.

3340 Alors monsieur Hardy va être à même de faire la présentation à ce sujet-là.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

3345 Avant que vous preniez la parole, monsieur Hardy, juste pour monsieur Lavoie! Pour vous, une route secondaire, c'est quoi?

**PAR M. PIERRE LAVOIE :**

3350 Bien, ce serait peut-être favoriser, exemple la bretelle qui mène justement au tracé d'aujourd'hui, droit, puis la route secondaire, ce serait vraiment que tu tournes, puis tu tournes pour emprunter le chemin secondaire.

Le chemin existant, ce serait le chemin principal, puis tu tournerais pour emprunter le chemin du Labrador. Moi, j'appellerais ça une bretelle secondaire.



3355 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

OK. On comprend votre proposition. Monsieur Hardy.

3360 **PAR M. JEAN HARDY :**

En fait, ce que monsieur Lavoie mentionne, c'est en jaune, on voit la 389 existante, c'est que dans la proposition du scénario privilégié, la 389 vers Labrador, c'est une ligne droite.

3365 L'intersection de la 389 existante vient se raccorder au nouveau lien Labrador à angle droit.

Ce que monsieur Lavoie mentionne, autrement dit, c'est de conserver la 389 actuelle en courbe et de venir raccorder le lien Labrador perpendiculaire à cette courbe-là.

3370 Je vais expliquer pourquoi ça n'a pas été retenu.

Je vais juste expliquer en fait la démarche qui a été suivie! Ce qu'on a voulu faire, dans un premier temps, c'est de choisir justement entre le lien Labrador et le lien de la route existante ici, le meilleur scénario afin de faire en fait la comparaison avec le scénario à l'ouest, la route de contournement.

3375 Donc c'était d'avoir un seul scénario privilégié à l'est versus un seul scénario privilégié à l'ouest.

3380 En passant, on a regardé toutes sortes d'autres raccordements possibles vers Manic-2 à l'intérieur de la zone à l'ouest de la 389 jusqu'à la Manicouagan. Il y a absolument aucun autre scénario qui a été jugé faisable techniquement à ce niveau-là.

3385 Donc le scénario qu'on a retenu, c'est de continuer en ligne droite jusqu'à Labrador. Ce que j'expliquais tantôt, c'est qu'en temps, c'est un gain pour les véhicules, on a démontré qu'il y a un gain important au niveau camionnage qui va vers l'ouest, donc c'est un gain de quatre minutes (4 min) et une distance globale de six kilomètres (6 km) en moins.

3390 Parce que présentement, ils utilisent le lien de la route 389 existante, après ça ils prennent Comeau et après ça, ils prennent Labrador. Donc ça versus ça, c'est six kilomètres (6 km) de différence.

Bien, c'est ce que j'expliquais! Donc le scénario est de la 389, si je pars de l'intersection de la route de contournement en haut à Manic-2 jusqu'au carrefour giratoire, et comparé à la route de contournement jusqu'au carrefour giratoire, en termes de distance, c'est à peu près équivalent.

3395 Vingt-neuf point sept kilomètres (29,7 km) pour la route de contournement, vingt-neuf point deux (29,2 km) pour le lien de la route 389, mais en prenant le nouveau lien Labrador.

3400 En termes de temps, ce que j'expliquais tantôt et ce qui va permettre probablement de récupérer des gens qui prennent la route de contournement, c'est qu'il y a quand même, malgré qu'il y ait neuf (9) feux de circulation sur le tronçon de Laflèche entre le carrefour giratoire et Labrador, il y a quand même un gain de quatre minutes (4 min) qu'on anticipe.

3405 Donc pour les camionneurs qui vont vers l'ouest à partir de la route 389, c'est quand même un gain très intéressant que l'analyse avantages-coûts a démontré.

3410 La suivante! Ce qu'on fait, afin de choisir, de privilégier un scénario, ce qu'on appelle une analyse multicritère, pour tous les projets, il y a eu des domaines, il y a trois (3) domaines qui ont été identifiés. C'est-à-dire qu'on a regardé la sécurité, l'accessibilité, la fluidité, ensuite les milieux naturels et humains et les aspects économiques.

3415 La même pondération – tu me corrigeras, André, sauf erreur, a été donnée à tous les projets, soit quarante-cinq pour cent (45 %) pour la sécurité-accessibilité-fluidité, milieu naturel et humain trente pour cent (30 %), aspect économique vingt-cinq pour cent (25 %).

3420 Dans chacun des domaines, il y a des catégories. Pour la sécurité-accessibilité-fluidité, on parle des caractéristiques physiques du réseau routier. Je vais en parler après.

Circulation et sécurité routière.

3425 Pour les milieux naturel et humain, on regarde le milieu physique, on regarde le milieu biologique, on regarde le milieu humain, et c'est dans les milieux humains qu'ont été évalués les impacts sur les commerces.

3430 Dans les aspects économiques, on regarde les coûts. Et les autres, bien, c'est l'échéancier et le maintien de circulation pendant les travaux.

3435 Donc on constate que c'est au niveau de la circulation et sécurité routière que le lien Labrador a été favorisé dans notre pointage par rapport au lien actuel. Je vais vous donner les détails après.

3440 Au niveau du milieu humain également. On voit les pointages obtenus.

Et au niveau des coûts également.

3435 De mettre le 0-4, ce qu'on appelle le 0-4 actuel à des normes, en tout cas, de le remettre à  
niveau, mais même pas à des vitesses affichées à quatre-vingt-dix kilomètres (90 km/h) pour le  
premier kilomètre et demi (1½ km), on a quand même un différentiel de huit millions (8 M\$) de  
3440 plus pour le 0-4 actuel versus de mettre le lien Labrador qu'on peut afficher à quatre-vingt-dix  
(90 km/h) sur à peu près toute sa longueur sauf le petit secteur urbanisé de cinq cents (500 m) à  
sept cents mètres (700 m) en bas près de Pierre-Ouellet.

Donc on a obtenu une note, un pointage de 60 pour le lien 0-4 actuel versus le lien  
Labrador, 83.

3445 La suivante! C'est peut-être un peu petit, mais ça explique un petit peu, exemple, le  
pointage. On avait des fourchettes de pondération pour donner des poids, si on veut.

Donc on regardait, exemple, la longueur de route conforme en plan et profil un kilomètre  
(1 km). On regardait la largeur de route conforme, le gabarit à travers un kilomètre (1 km). On  
3450 regardait la structure de chaussée, les longueurs de route conformes pour le drainage, la  
superficie de terrain à acquérir. Exemple, bien dans ce cas-là, évidemment, le lien Labrador a été  
pénalisé par rapport au lien existant, parce qu'il faut acquérir des terrains.

Le nombre de carrefours conformes. Le carrefour actuel 389-138 a des distances de  
3455 visibilité qui sont sous les normes requises, sous les distances requises.

On regarde ensuite le nombre d'accès aux chalets, bon, le nombre de passages à niveau,  
c'est non applicable pour l'instant, bien que dans le cas d'un prolongement ferroviaire, on a quand  
même regardé le prolongement Labrador, et on pourrait arriver à avoir un prolongement  
3460 ferroviaire avec la géométrie de Labrador qu'on a présentement.

Ensuite, cohabitation des usagers et voies de dépassement. On regarde la longueur de  
dépassement et là, on voit tout de suite qu'il y a quand même une bonne différence. Donc le  
scénario actuel était pénalisé par rapport au lien Labrador.

3465 Ensuite la longueur de segment qui avait une vitesse de conception de soixante-quinze  
kilomètres à l'heure (75 km/h) ou moins, bien, c'est le premier kilomètre et un peu plus à partir de  
la route 138 qu'on peut pas mettre à une vitesse de quatre-vingt-dix (90 km/h), je vais vous  
expliquer pourquoi tantôt, j'ai un acétate là-dessus.

3470 Donc qui a été fortement pénalisé à ce niveau-là, parce que notre but, c'était de rendre une  
route autant que possible désignée sans afficher quatre-vingt-dix (90 km/h).

Niveau de sécurité routière, on améliorerait les conditions routières dans les deux (2) cas.

3475 Ensuite, en termes de temps de déplacement, bien là, même pour le 4 kilomètres (4 km), il y avait quand même une différence en termes de minutes, grâce à la vitesse qui était plus élevée sur le lien Labrador.

La suivante!

3480 **PAR M. PIERRE LAVOIE :**

Vite de même, je peux tu faire un commentaire?

3485 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Non, juste la question.

3490 **PAR M. PIERRE LAVOIE :**

OK, c'est beau.

**PAR M. JEAN HARDY :**

3495 Ensuite on a regardé les milieux physiques, c'est les activités d'extraction. Dans un cas comme dans l'autre, il y a des claims miniers actifs. Le scénario Labrador a été un peu pénalisé à ce niveau-là, parce qu'il y a un claim en activité, il y en a trois (3) non exploités.

3500 On a regardé les terrains contaminés. Dans les deux (2) cas, il y a des terrains contaminés, il y a des sites avec des historiques de contamination autant pour le lien actuel que pour le lien Labrador, quoique le lien Labrador, c'est plus concentré vers le secteur qui est urbanisé.

Milieu humide, pas de différence.

3505 Ensuite, ça va vraiment, à l'acétate suivant, bon, au niveau du milieu humain, il y a toute la conformité avec les orientations municipales, l'organisation urbaine, l'impact d'un changement dans la répartition, bon, l'arrivée des véhicules au niveau du lien Labrador, la desserte optimale ou non du développement industriel.

3510 C'est sûr qu'à ce niveau-là, le lien actuel a été pénalisé par rapport au lien Labrador.

Ce qu'on mentionnait à 5.5 ici au niveau de l'acceptabilité sociale, ce qu'on disait, au niveau du lien actuel, évidemment sans effet, certains commerçants demandent à ce que le tracé de l'emplacement de la route 389 ne soit pas modifié. On n'a pas pénalisé à ce niveau-là.

3515 Mais là, on a pénalisé au niveau de Labrador, en disant crainte de certains commerçants concernant perte d'achalandage de leur commerce sur la route 389. Donc ça a été tenu en compte à ce niveau-là.

3520 Ensuite, en fait on continue au niveau du domaine économique! Donc en termes de coûts, je le mentionnais tantôt, de mettre le lien actuel à quatre-vingt-dix (90km/h), sauf le premier kilomètre, bien, c'est quand même huit millions (8 M\$) de plus, et je vais expliquer pourquoi.

3525 Les coûts d'entretien annuels, c'est un peu plus court au niveau de Labrador, mais pas une grosse différence au niveau du pointage.

Échéancier, c'est à peu près pareil.

3530 Maintien de circulation, il y a quand même un avantage au niveau du lien Labrador, parce qu'on est comme en plein champ, donc la circulation est maintenue sur le lien existant. Tandis que de faire les travaux sur le lien existant, c'est un peu plus complexe.

3535 Donc on se place ici à l'intersection de la route 138, on s'en va vers Sept-Îles, vers l'est ici, boulevard Comeau ici, donc le premier kilomètre, je dirais, le premier kilomètre, kilomètre et demi, il y a des contraintes majeures. Donc on a un cap rocheux tout le long ici, on a une ligne de cent soixante (160) kV d'Hydro-Québec, il y a quatre (4) lignes. Ce que j'ai mis en rouge, c'est les pylônes.

Donc on est vraiment coincés à ce niveau-là.

3540 Il y a un lac qui n'apparaît pas vraiment sur l'image, mais là aussi, on passe vraiment sur la rive du lac.

3545 Et après ça, quand on regarde la photo aérienne, c'est très apparent. C'est que la route 389 existante n'est pas montée tout de suite, il y a vraiment une différence d'élévation. On passe de soixante mètres (60 m) en bas, on monte jusqu'à deux cent vingt-cinq mètres (225 m). Mais la montée se fait vraiment à partir du kilomètre 4. Là ici, on est comme à la base de ce cap rocheux là, donc le choix a été fait de rester en bas, sauf qu'il y a quand même un milieu humide, lac à ce niveau-là.

3550 Donc ça, on peut le mettre, afficher quatre-vingt-dix (90 km/h), mais tout ce secteur-là ici, ce serait à des coûts très dispendieux et très difficile à faire.

Tandis que, je ne l'ai pas sur l'image, mais ici, on peut presque être en ligne droite au niveau de Labrador. La topographie est meilleure. En termes de géotechnique, bien, il y a pas de

3555 problématique non plus. Donc on permet en plus d'avoir un chemin d'accès qui va vers le lac Petit-Bras qui est déjà un accès pour le récréotourisme.

Donc à part le 0-0,5 qui est dans le secteur urbain, tout le reste, on est relativement en ligne droite, donc c'est affiché quatre-vingt-dix (90 km/h).

3560 Le développement du parc industriel sera accessible par des intersections qui donneront sur la desserte du parc comme tel. Donc il n'y a pas d'entrave au niveau de la 389.

3565 Et la 389 existante, bien, André en parlait dans la présentation d'ouverture, c'est vraiment avec une intersection virage à gauche, voie longue de virage à gauche qui permet tous les virages.

Donc ça sort beaucoup mieux en termes de mise à norme pour une vitesse affichée quatre-vingt-dix (90 km/h) à ce niveau-là que par l'autre.

3570 Et si on ajoute à ça l'enquête OD, si on ajoute à ça les trajets favorisés vers l'ouest, donc pour cinquante pour cent (50 %) des véhicules – et tantôt, j'ai pas fait de distinction pour les camions, mais c'est plus fort au niveau des camions en termes de coûts à l'année, en termes de six kilomètres (6km) sauvés, quatre minutes (4 min) de temps, ça sort quand même très intéressant au niveau de l'étude en avantages-coûts – donc en constat, les usagers auront un impact important de gain de sécurité et de temps en empruntant le nouveau lien de l'avenue du Labrador.

3575 Les usagers se dirigeant vers l'ouest, à peu près cinquante pour cent (50 %), gain de six kilomètres (6 km), quatre minutes (4 min).

3580 Le nouveau lien est favorable au développement économique du parc industriel Jean-Noël-Tessier et les coûts de mise aux normes du nouveau lien Labrador, on parlait de huit millions (8 M\$) de différentiel.

3585 D'autre part, monsieur Bérubé en parlait hier, je pense, on peut pas conserver deux (2) fois la 389. Donc c'est ça ou c'est ça.

Dans ce cas-ci, ce qu'on privilégiait, c'était ça la 389, et la 389 existante devient un chemin qui reste ouvert, mais il ne sera pas numéroté comme tel.

3590 Dans un dernier temps, quand on avait rencontré les organismes économiques en 2013, c'est la SADC de Baie-Comeau qui nous avait mentionné que le nouveau lien Labrador ouvrait un genre de boucle de contournement possible.

3595            Quand on regarde l'image, il y a trois (3) accès nord-sud possibles. Il y a Labrador, il y a Comeau, et dans le coin, la route portuaire.

                 Ce que je disais précédemment, c'est que les industries du parc qui auraient à avoir une desserte portuaire vont continuer ou vont utiliser le lien 389 existant ainsi que la route 138.

3600            Donc l'ouverture par Labrador amène une polyvalence, une flexibilité qu'on retrouve pas présentement.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

3605            Monsieur Lavoie, une autre question!

**PAR M. PIERRE LAVOIE :**

3610            Oui. L'estimé des coûts du 0-4 kilomètres sont-ils disponibles, du tracé existant? L'étude puis l'estimé des coûts?

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

3615            Ce sont des éléments qui sont très sensibles.

                 Vous avez tous regardé la Commission Charbonneau et vous savez qu'on travaille et on donne les coûts au niveau des différences de coûts, des différentiels de coûts entre les scénarios.

3620            On essaie d'éviter en autant que possible de donner des coûts en valeur absolue. Pourquoi! Pour éviter la spéculation.

                 Pour éviter toutes sortes d'intérêts qui pourraient être mis dans ces secteurs-là pour se préparer en fonction de la construction. Parce qu'on sait que par exemple, les bancs d'emprunts de qualité sont assez rares. Déjà on a eu des contacts avec l'UPAC qui nous mentionne qu'ils ont vu des tractations de terrains, etc., qui faisaient penser qu'il y avait déjà de la spéculation au niveau des contrats qui s'en viennent. On parle de quatre cent soixante-huit millions (468 M\$), ce qui va être investi sur la 389.

3630            Alors on préfère ne pas donner d'estimation de coûts en valeur absolue. C'est ça.

                 Ce qu'on peut faire par exemple, on peut vous donner les explications des différentiels de coûts, exemple entre la 389 puis l'avenue du Labrador pour les kilomètres 0-4, on a une présentation de faite pour ça, qui fait qu'on les différencie. Ça, on pourrait faire ça.

3635 **PAR M. PIERRE LAVOIE :**

Parce que moi, j'ai pas vu personne d'arpenter ou de faire des estimés de chemin du 0-4. J'en ai vu partout ailleurs, mais du 0-4, j'ai vu aucun personnel, aucun arpenteur faire des estimés de coûts.

3640 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Bon, je peux vous donner une explication.

3645 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Bien là, c'est parce que c'est plutôt un commentaire de la part de monsieur Lavoie!

3650 Écoutez, je pense que ce serait quand même intéressant de savoir sur quoi porte le différentiel en termes de coûts entre les deux (2) options. Ça fait qu'on pourrait vous permettre de faire la présentation s'il vous plait.

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

3655 Donc c'est monsieur Hardy qui va faire cette présentation-là.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

3660 Là, c'est ce qu'on avait retenu un peu de la présentation de monsieur Hardy tout à l'heure, il y a un différentiel de huit millions (8 M\$), puis là, vous l'expliquez en quelque sorte!

**PAR M. JEAN HARDY :**

3665 En fait c'est ça. C'est qu'on a identifié tout simplement les postes des différents systèmes de construction, en fait le terrassement, je dirais que c'est un des éléments majeurs. Je parlais de roc tantôt, il y aurait des déblais de première classe, il y en a beaucoup plus, pour trois millions (3 M\$) à faire dans le 0-4 actuel.

3670 Il y a une différence de longueur, donc en termes de pavage et de matériaux granulaires, il y a une différence d'un million (1 M\$).

Ouvrage d'art, il y aurait un pont au niveau du premier lac à remettre aux normes. Ensuite, au niveau des services publics, évidemment il n'y a pas de service public présentement sur



3675 Labrador à part une ligne électrique pour laquelle on se conforme pour Hydro-Québec au niveau du dégagement des conducteurs de la route.

Mais sur le lien actuel, il y a quand même une ligne de poteaux électriques à déplacer.

3680 Ensuite, bien c'est ça, organisation de chantier, maintien de circulation, je le disais tantôt, c'est un peu plus complexe, parce que c'est une route existante. Il n'y a pas beaucoup de marge de manœuvre. Il va sûrement y avoir des chemins de détour et ça, ça peut nuire, il peut y avoir des impacts pour les villégiateurs. Donc on parle de un point un million (1,1 M\$).

3685 Ce qui donne aux environs de huit millions (8 M\$) de différence entre les deux (2) scénarios.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Merci. Merci monsieur Lavoie.

3690 **PAR M. PIERRE LAVOIE :**

Sur le chemin du Labrador après-midi, j'ai compté quatre (4) lignes électriques. Je comprends pas qu'ici, on en a une.

3695 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Alors vous nous l'expliquerez dans votre mémoire s'il vous plait, monsieur Lavoie.

3700

---

### QUESTIONS DE LA COMMISSION

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

3705 Avant de céder la parole à une autre personne, j'aimerais simplement – tout à l'heure, on a parlé des véhicules hors norme sur la 389, est-ce que vous savez le nombre de véhicules hors norme qui circulent?

Peut-être faire une petite recherche et simplement nous confirmer le tout.

3710

**PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :**

Oui, on a tous les permis qu'ils nous demandent, on pourrait le fournir effectivement.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

3715

S'il vous plait. Puis un autre point d'information!

On sait que dans l'étude d'impact, on parle d'un passage à niveau au niveau du parc industriel, un éventuel, mais ce qu'on a compris, puis c'est juste un point d'éclaircissement, c'est que semble-t-il, la nouvelle version fait qu'il n'y aurait pas de passage à niveau ou on a mal compris, comme Commission, suite aux informations que vous avez fournies hier?

3720

**PAR M. JEAN HARDY :**

En fait, ce qu'on a fait, on s'est assuré que notre tracé préliminaire Labrador pouvait être compatible avec le prolongement ferroviaire, si jamais la voie ferrée devait monter vers le parc industriel. On a mis en plan un tracé ferroviaire qui serait viable.

3725

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

OK, mais qui croiserait quand même?

3730

**PAR M. JEAN HARDY :**

C'est qu'on n'a pas idée, je suis pas sûr que la desserte ferroviaire...

3735

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Je sais que c'est un projet qui dépend pas de vous!

3740

**PAR M. JEAN HARDY :**

Non, c'est ça, puis il n'est pas plus élaboré non plus. On n'a pas eu de détail.

3745

Donc on a juste regardé si à partir du niveau actuel, la voie ferrée près de Labrador qui arrête là, si on était capable de la prolonger, on peut la prolonger avec le lien Labrador.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

OK.

3750

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

3755 En fait, la construction d'une voie ferrée, les pentes sont très très douces, et la flexibilité au niveau du croisement au niveau de la route, il ne faut pas qu'il y ait un différentiel trop important.

Donc c'est ce genre de vérifications là préliminaires qu'on a faites pour voir s'il y aurait compatibilité ou incompatibilité. Mais là, il n'est pas sorti d'incompatibilité.

3760 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

3765 OK. Je me tourne auprès de la MRC ou de la Ville de Baie-Comeau! On sait que c'est la SOPOR, je pense, qui a un projet de relier le parc industriel de l'avenue du Labrador avec une voie ferroviaire, c'est ce qu'on a compris en tout cas de la présentation qui a eu lieu hier, est-ce que vous avez des précisions quant à cet éventuel projet?

**PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

3770 Bien ce qu'on peut dire, c'est qu'effectivement, la SOPOR, lorsqu'elle a fait son centre de transbordement, a prévu également une voie qui continuerait à tourner vers le nord pour être parallèle à la route du Labrador, dans le but d'accommoder les éventuels industries qui pourraient demander un service ferroviaire.

3775 Présentement, il n'y a pas d'entreprise qui nous approche pour demander ça. Cette possibilité-là existe sur nos plans. On avait demandé au ministère des Transports d'être sensible à cette question-là, particulièrement dans l'approche, une question que j'avais formulée il y a peut-être un an de ça, un an ou deux (2), c'était à l'approche des lignes électriques, pour être certain, la distance entre les pylônes permettrait aussi, selon l'axe de la rue, d'avoir le chemin de fer qui passerait au côté sans être obligé de déplacer les pylônes d'Hydro-Québec.

3780 On avait posé la question à Hydro-Québec aussi à ce moment-là. Donc ça, c'est quelque chose qu'on demande à ce que ce soit toujours possible.

3785 Je comprends aujourd'hui que le ministère en a tenu compte. Mais on peut pas savoir où est-ce que la future usine qui aurait besoin de ce chemin de fer là va s'établir. Est-ce qu'elle va être du côté est de la route du Labrador ou du côté ouest de la route du Labrador, ça pourrait exiger d'avoir un passage à niveau selon le cas.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

3790

OK. Donc ça reste à l'état de projet tant qu'il n'y aura pas un projet concret à l'autre bout qui va demander le service.

**PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

3795

Exactement.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

3800

D'accord, merci beaucoup.

---

**JACQUES BÉRUBÉ**

3805

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

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

3810

Rebonsoir monsieur Bérubé.

**PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :**

Rebonsoir. Ma question va être reposée un petit peu toujours sur la route de contournement.

3815

Est-ce possible d'avoir une garantie, une confirmation ou autre, la route de contournement, dû au chiffre de deux cents (200) véhicules par jour qui va être maintenant, après les rénovations, on dit qu'avec la nouvelle route, ça va être beaucoup plus fonctionnel, cette route-là, est-ce que c'est possible pour le ministère de nous faire part, nous aider à conserver ces deux cents (200) clients-là qui potentiellement seraient sur le détournement de cette route-là à Pointe-Lebel, en fermant cette route-là ou en nous garantissant qu'elle ne sera pas asphaltée, pour toujours économiquement, je reviens toujours, c'est parce qu'on parle toujours de coûts, de coûts, de coûts, mais on parle pas d'économie.

3820

3825

Nous, c'est important pour la ville de Baie-Comeau de faire attention à ces choses-là. On parlait tantôt de coûts, à garder cette route-là pour faire passer deux cents (200) clients par jour, ça coûte de l'argent, cette route de contournement là.

3830 Ça fait qu'on dit, je sais pas si ma question est complète, est-ce que potentiellement, ce serait faisable, en tenant compte que cette route-là, si elle est moins entretenue, parce qu'il y a seulement deux cents (200) clients par jour qui passent là, pourrait être contournée puis être déviée chez nous dans la nouvelle entrée sur Pierre-Ouellet entre les deux (2) secteurs, qui pourrait être potentiellement diffusée dans la ville de Baie-Comeau?

3835 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Si je comprends bien votre question, c'est favoriser une déviation qui permettrait de maintenir le trafic, c'est bien ce que je comprends de votre question?

3840 **PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :**

Moi, je pense, pourquoi on persiste à vouloir garder la route de contournement quand on sait qu'il y a seulement deux cents (200) autos, puis qu'économiquement, ce serait important qu'ils seraient déviés chez nous!

3845 Parce qu'on le ferait pas passer. Cette route-là demeurerait une route d'urgence, puis en même temps, bon, on fait de l'économie. On a beaucoup d'économies.

3850 Parce qu'entretenir cette route-là, peu importe, comme on disait tantôt, il y a des calvettes, il y a des ponceaux, il y a des calvettes qui sont en tôle qui vont être à changer dans les prochaines années, un petit peu ce que monsieur Bérubé disait tantôt, ça fait que ça va générer des coûts.

3855 Puis nous, bien, de notre côté, on voudrait économiquement garder ce potentiel-là de clients dans notre ville de Baie-Comeau.

Est-ce que ce serait discutable ou faisable? Première question.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

3860 Monsieur Bérubé.

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

3865 C'est une impression, tout est faisable, remarquez, mais en tout cas, moi, ce n'est pas arrivé souvent, je le répète, que le ministère des Transports, qu'on lui a demandé de diminuer ou d'abolir un pont, une route, parce qu'on veut éliminer ce service-là pour détourner le trafic pour le faire passer à d'autres endroits où il y aurait des intérêts pour certaines personnes. Moi, c'est comme une première pour moi, là, bon.

3870 Je pense que si on avait abordé cette question-là puis qu'on l'aurait mise parmi les scénarios possibles, je pense qu'on aurait eu beaucoup plus de clients aujourd'hui dans la salle. Parce qu'on pense à la Scierie-des-Outardes, on pense à tous les villégiateurs qui empruntent cette route-là, on pense aussi à des camionneurs que même si on améliore la route 389 actuelle, ils vont continuer à préférer de passer par ce secteur-là pour toutes sortes de raisons.

3875 Ils veulent pas passer dans le secteur urbain, il y a des accommodements au niveau du carrefour giratoire où il y a de très grands stationnements, il y a des stations d'essence, il y a des restaurants dans ce coin-là où ils vont continuer à arrêter là, puis ils vont préférer passer par là. Puis il y en a, d'après moi, qui vont continuer à préférer passer par le chemin de contournement plutôt que la 389.

3880 On pense qu'en faisant la 389 où on le propose présentement, avec des pentes moins abruptes, des courbes moins serrées, un confort de roulement amélioré, on pense que ça va avoir un effet attractif puis qu'il y a certains utilisateurs de route de contournement qui maintenant vont préférer passer par la ville puis emprunter ce chemin-là.

3885 Mais honnêtement, on n'aura pas de stratégie qui va viser à baisser le niveau de service sur cette route-là, à tel point qu'on va fortement influencer la circulation pour qu'elle emprunte la nouvelle route plutôt que celle-là.

3890 Les gens sont habitués à un service, ils sont habitués à une route, puis comme je dis, à partir du moment où c'est sous notre gestion, bien, nos investissements puis nos possibilités d'investissements sur le réseau, bien, tous les secteurs sont mis en compétition. Puis quand on voit une opportunité d'augmenter la qualité dans un secteur à bon prix, bien, on va le faire.

3895 Quand on parle des investissements au niveau des ponceaux, c'est déjà fait. C'est déjà fait, parce qu'on peut pas laisser circuler des véhicules sur des ponceaux qui sont à risque d'effondrement. Ça, ça se discute même pas.

3900 À partir du moment où il va passer un véhicule sur une route, peu importe l'importance de cette route-là, qu'elle soit qualifiée de secondaire, de principale ou de provinciale ou n'importe quelle catégorie de route, à partir du moment où il passe un véhicule dessus, s'il y a un risque que les ponceaux s'effondrent quand quelqu'un passe dessus, on va immédiatement intervenir, puis on va immédiatement prendre les mesures pour éliminer ce risque-là, parce que là, on est rendu dans l'intolérable.

3905 Puis je vous ferai remarquer que sur la Côte-Nord, à plusieurs reprises quand on fait les inspections annuelles, bien, quand les inspecteurs reviennent au bureau, puis ils nous informent

3910 que, exemple, ils ont vu des fissures sur des ponceaux en tôle ondulée ou des choses comme ça, bien, le risque d'effondrement fragile, il est important. Ça fait qu'on intervient tout de suite.

3915 Soit qu'on va faire un chemin de contournement, on va normalement procéder après ça à une étude hydraulique, ce genre de choses là, pour vérifier c'est quelle capacité hydraulique qu'il va falloir faire pour l'appareil qu'on va mettre là. Puis là, ça peut prendre du temps. Mais tout de suite, on va faire un chemin de contournement pour être sûr que la sécurité des usagers est garantie.

3920 Puis souvent, ce qu'on fait, bien, dans la saison estivale d'après, quand on a toutes nos études, on procède au changement du ponceau. Ça fait que souvent on voit ça, parce que comme on a juste un seul lien routier est-ouest, puis on a à peu près un seul lien routier nord-sud, bien, nous autres, la pérennité du lien routier, c'est primordial.

3925 Donc ça veut dire que dès qu'on a un problème sur un ponceau sur la 138, bien, tout le Secteur-Est, quand le lien routier est rupturé, bien tout le Secteur-Est, il est isolé. Ça fait qu'on est tout de suite en situation d'urgence.

Ça fait que nous autres, au niveau de la sécurité, au niveau des inspections des structures, zéro compromis.

3930 Ça fait que quand on a pris la route de contournement, on a fait tout de suite l'inspection de tous ces ponceaux-là; tous ceux qui ont été rapportés comme étant potentiellement problématiques, on a procédé aux changements immédiatement.

Ça fait que c'est comme ça que ça fonctionne.

3935 **PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

3940 Monsieur le Commissaire, le chemin dont on parle, la route de contournement est en partie seulement sur le territoire de la ville de Baie-Comeau, mais principalement sur le territoire du TNO de la MRC de Manicouagan. Donc peut-être que mon collègue de la MRC pourrait rajouter quelque chose à ça.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

3945 Allez-y.

**PAR M. OSSAMA KHADDOUR :**

3950 En fait, je peux pas parler en fonction de la présence de cette route sur le territoire, de cette rue sur le territoire non organisé de la Manicouagan, de la Rivière-aux-Outardes, mais plutôt en tant qu'une rue, c'est un élément de mise en valeur d'un territoire.

Lorsqu'on a une rue, le territoire a plus de valeur.

3955 Alors moi, je comprends pas cette volonté de condamner une rue qui valorise notre territoire. En revanche, moi, la MRC, notre schéma d'aménagement est pour que cette rue ait une importance encore plus accrue. Et on voit pas enfin les gens qui traversent cette rue-là ou qui empruntent cette rue-là comme deux cents (200) clients, mais ce sont deux cents (200) usagers.

3960 On ne sait pas où est-ce qu'ils vont exactement, mais on veut qu'ils empruntent cette rue-là pour arriver à destination en toute sécurité, et tout en valorisant tout le territoire traversé par cette rue.

3965 Alors ça, c'est en fait l'optique de la MRC. Moi personnellement peut-être, enfin, qu'il y ait un avantage quelconque pour condamner cette rue-là, mais moi, je le vois pas.

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

J'aurais certains éléments à rajouter si vous permettez!

3970 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Monsieur Bérubé.

3975 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Le MTQ, en fait, il ne peut pas fermer une route de façon unilatérale par lui-même, ça prend une consultation qui doit être faite avec le MERN, la MRC, le MFFP, etc. Donc ça prend une certaine concertation, on peut pas faire ça de façon unilatérale.

3980 Et aussi, on parle qu'il y a un avantage pour Résolu de conserver la route de contournement, puis la scierie est là, puis tout ça, bon, ça, c'est sûr qu'eux autres, ils s'opposeraient à ça.

3985 Puis lorsqu'on a fait des propositions à Transports Québec pour reprendre cette route-là, parce que les forestières n'arrivaient plus à l'entretenir à leurs frais, on m'a jamais dit, fermez-la monsieur Bérubé! On m'a dit, voulez-vous s'il vous plait la reprendre sous votre gestion puis vous



occuper de l'entretien de cette route-là! Et en passant, elle pourrait être un peu mieux que qu'est-ce qu'elle est là présentement. On avoue, on n'avait pas d'argent.

Donc c'est dans ce contexte-là que ça a été fait.

3990

L'autre volet qui n'est pas négligeable, vraiment pas négligeable, principale problématique sur le secteur de la Côte-Nord, dès qu'il arrive quelque chose quelque part, on n'a aucun chemin de contournement.

3995

Nous, on n'a pas un réseau qui est tissé comme une toile d'araignée. Dans certaines autres régions, vous avez un problème sur une route, il y a quatre (4) routes de contournement possibles que vous pouvez détourner le trafic, puis il y a aucun problème. Vous faites juste mettre des panneaux d'affichage, puis c'est réglé.

4000

La route de contournement, advenant qu'il pourrait arriver n'importe quel problème dans la zone urbaine de Baie-Comeau ou quoi que ce soit – et d'ailleurs, dernièrement on a eu un accident mortel au coin du boulevard Blanche, la rue Fafard, tout ça, bon, il y a une problématique sur la Côte-Nord, c'est que quand la Sûreté du Québec arrive sur un lieu d'accident, et ils détectent qu'il y a des indices qu'ils pensent qu'il faudrait qu'il y ait une enquête, alors ce qu'ils font, ils mettent un périmètre de sécurité, puis ils ferment toute la route, OK!

4005

On est dans un secteur où il y a quatre (4) voies, donc deux (2) voies dans les deux (2) directions, et le secteur a été bouclé quasiment au complet, pourquoi, parce que les spécialistes en évaluation d'accidents, ceux qui prennent les mesures puis tout ça, les reconstitutionnalistes d'accidents, il faut qu'ils aient une certaine formation, et pour qu'ils soient reconnus comme spécialistes devant un juge s'il y a des éléments, exemple, si c'est quelqu'un qui a eu un accident, puis qu'il était dans l'exercice de son emploi, comme exemple un transporteur, là, c'est surtout une enquête de la CSST. Mais s'il y a des éléments criminels qui peuvent être mis en doute, ça, c'est une enquête de la Sûreté du Québec.

4010

4015

Les spécialistes, il n'y en a pas sur la Côte-Nord. Ils viennent de Québec. Et il y en a pas beaucoup. Donc dans certaines circonstances, ça a pris des vingtaines d'heures avant que le spécialiste parte de Québec, vienne sur les lieux de l'accident, prenne toutes les mesures pour être sûr qu'il va y avoir un dossier très bien monté, puis qui va pouvoir être crédible devant un juge, puis que la scène de crime n'aura pas été remaniée.

4020

Donc pour toutes ces circonstances-là, puis encore là, je pense même pas à une explosion d'un camion de pétrole ou n'importe quoi qui pourrait arriver sur le circuit à Baie-Comeau qui ferait que tout serait fermé, bien, la seule route de contournement qu'on a, puis qu'on s'est déjà servi dans plusieurs circonstances, c'est le contournement par la route de la Scierie.

4025

Ça fait que me dire, est-ce qu'on pourrait l'éteindre petit feu à petit feu, puis essayer de l'éliminer, moi, je pense qu'il y a beaucoup beaucoup de contraintes qui diraient, bien, c'est pas une bonne idée.

4030 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Votre deuxième question, monsieur Bérubé.

4035 **PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :**

Ma deuxième question! Est-ce que pour favoriser justement le contournement de la route que j'avais spécifiée tantôt, qu'on pourrait garder cette route-là comme urgence, comme j'ai vu sur la route en montant du coin de Maniwaki à Montréal, ils ont des routes barrées pour des contournements, puis c'est des grosses barrières comme ça, ça fait que ça pourrait être comme ça.

4040

Mais on avait favorisé des étapes sur trois (3) choix, on a favorisé celui de prendre la route 389 au lieu de sortir la route de contournement, on s'entend que c'est ça qui avait été choisi. On a décidé de prendre la 389. On a favorisé cette formule-là qui permettait de continuer à renouveler cette route-là 389 pour pouvoir garder notre clientèle.

4045

Mais par contre, on disait tantôt, monsieur disait favoriser le passage, traverser les villes; là maintenant, avec cette route-là, on traverse pas les villes.

4050 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Je vous inviterais à arriver à votre question.

4055 **PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :**

C'est ça. Bien, c'est que je veux voir, ils avaient favorisé trois (3) choix, ils ont pris un choix qui est la 389.

4060

Pourquoi qu'on ne la performe pas, parce que c'est le même délai de contournement en route pour les gros camions? On aurait pu garder cette 389-là, est-ce qu'on peut garder cette 389, le choix de la 389? Est-ce qu'on peut continuer à la garder comme ça?

Là, vous me dites qu'il n'est pas question, on veut pas fermer la route, ça fait que!

4065 Vu qu'on a fait le choix de sortir sur la 389 au lieu de la Scierie-des-Outardes, pourquoi qu'on mise à garder deux (2) routes au lieu de ce qu'on a choisi qui était la 389? Je sais pas si j'ai bien questionné ma question.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

4070 Alors écoutez, monsieur Bérubé, pour conclure!

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

4075 Bien en fait, je pense qu'on a déjà beaucoup d'éléments de réponse, là.

Actuellement, Transports Québec entretient deux (2) routes, le chemin de la Scierie, puis la 389.

4080 Là, on a dit, quel scénario on va retenir comme étant la route 389 et sur laquelle on va faire des investissements très importants!

4085 On a décrit comment on a procédé à l'aide des études multicritères. On a tenu compte de plusieurs critères, puis on a fait un pointage, et le scénario qui a retenu le plus de points pour porter nos investissements dessus, c'est le scénario qu'on a privilégié, c'est celui qu'on privilégie, c'est-à-dire une réfection dans l'axe de la route 389 avec une sortie entre les deux (2) secteurs.

4090 Donc cette distinction-là a été faite au niveau de où est-ce qu'on va aller investir pour que ça devienne la route 389 officielle. Donc ça, c'est ça.

4095 La route de contournement est déjà sous la responsabilité de Transports Québec. Et on nous a demandé de la reprendre, parce que le milieu n'est pas capable de s'en occuper, parce que les investissements sont trop importants, puis on comprend aussi que c'était des circonstances qui étaient exceptionnelles. Parce que la crise forestière, il y a quinze (15) ans, personne n'en aurait parlé, puis personne la voyait venir.

Donc quand on nous a demandé ça, moi, j'ai été très ouvert, j'ai dit, je vous promets rien, la seule chose, on va la caractériser, puis on va regarder à quoi qu'elle sert, cette route-là.

4100 Et là, il y a des gens à Québec qui regardent les critères selon lesquels on pourrait ou pas reprendre cette route-là sous la gestion de Transports Québec, et il s'est avéré qu'elle se classait parmi les critères qui sont retenus par Transports Québec pour qu'on reprenne des routes sous notre gestion.

4105           Ça fait que c'est à ce moment-là qu'on l'a reprise. Là, refaire le travail à rebours, à l'inverse, inverser la vapeur en disant, nous n'investirons plus dessus, nous allons la fermer, elle n'existera plus, je pense qu'il y aurait des tollés de protestation dans le milieu.

**PAR M. JACQUES BÉRUBÉ :**

4110           Merci beaucoup.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

4115           Merci.

---

**DEAN CARBONNEAU**

4120           **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

J'inviterais maintenant monsieur Dean Carbonneau s'il vous plait.

4125           **PAR M. DEAN CARBONNEAU :**

Rebonsoir.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

4130           Rebonsoir monsieur Carbonneau.

**PAR M. DEAN CARBONNEAU :**

4135           Je vais essayer de formuler ma question du mieux que je peux.

Étant donné qu'on a seulement eu la présentation des analyses sur les impacts commerciaux ce soir, c'est pour ça que ma question, je vais essayer de la formuler du mieux que je peux avec les informations, parce qu'il y avait quand même beaucoup de données techniques là-dedans, j'ai cru comprendre qu'on focussait beaucoup sur le deux pour cent (2 %) des véhicules en transit pour mesurer les impacts sur le milieu économique. On pourrait arriver à seulement quatre (4) commerçants qui étaient impactés par rapport à ça.

4140

4145 Ma question est : pourquoi que le huit pour cent (8 %) qui est non transit, je crois que c'est le bon terme, non transit, est-ce que c'est bien ça le terme, non transit, pourquoi que vous n'avez pas tenu compte que vous dites que c'est une infime partie, que c'est seulement deux pour cent (2 %) qui est impacté?

4150 Et selon l'analyse de monsieur en arrière, pourquoi au niveau, sur le chemin qui a juste quatre (4) commerçants, pourquoi que le boulevard La Salle n'est pas tenu compte du tout au niveau des impacts?

4155 Moi, je crois que les restaurants et les hôtels, puis tout ça, vous n'en avez pas tenu compte du tout du tout, donc la rue se délimite par la rue Comeau et non le boulevard La Salle où ce que la majorité des commerçants sont tous là.

C'est ça, pourquoi vous avez pas tenu compte des commerçants alentour, tout près de l'intersection où ce que les gens vont?

4160 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Je vais passer la parole à monsieur Hardy.

4165 **PAR M. JEAN HARDY :**

Tantôt, il y avait un acétate, je veux juste le rementionner, c'est l'importance des débits des circulations selon les axes.

4170 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Monsieur Hardy, on va prendre le temps d'identifier la diapo.

4175 **PAR M. JEAN HARDY :**

OK, c'est la numéro 13. Ça va être plus facile pour tout le monde de comprendre.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

4180 Dès qu'on commence à parler de chiffres, il commence à être tard, je pense que si vous avez du visuel, ça va aider tout le monde.

**PAR M. JEAN HARDY :**

4185           Donc ça démontre quand même, le DJMA, je vais juste répéter, c'est le trafic dans les deux (2) sens pour une journée.

4190           Donc on constate, le plus fort, c'est Pierre-Ouellet. Entre Labrador et l'intersection de La Salle, c'est quand même seize mille cinq cent soixante-dix-huit (16 578) véhicules par jour. Ça, c'est ce qu'il y a de plus fort dans ce qu'on appelle notre miniréseau qu'il y a là.

              Après ça, le plus fort, c'est quand même La Salle. Parce que le mouvement tout droit au feu à l'intersection est très fort. Donc c'est douze mille cinq cent soixante-sept (12 567).

4195           Quand on revient à notre route 389 en haut, on disait qu'on pourrait perdre jusqu'à cinquante pour cent (50 %). Quand on ramène ça au débit de La Salle, puis qu'on regarde après ça la proportion de transit, ça devient vraiment petit au niveau de La Salle.

4200           Comeau, il y a quatre (4) commerces qui sont impactés au niveau de la circulation de transit, mais La Salle, considérant qu'on est à près de treize mille (13 000) véhicules par jour, l'impact d'enlever la moitié sur la 389 existante, on arrivait à des chiffres vraiment très petits. Ça, c'est la circulation totale qu'on perdrait, on parle de deux pour cent (2 %).

4205           Juste pour revenir sur votre question tantôt, vous disiez le huit pour cent (8 %), le huit pour cent (8 %), c'est sur la circulation totale. On passe de huit mille cinq cents (8500) à sept mille sept cent quatre-vingt-douze (7792), donc c'est une baisse de huit pour cent (8 %) des véhicules dans les deux (2) directions. C'est ce qu'on enlève la moitié en fait de la 389 qui s'en va sur Labrador.

4210           Donc au niveau de La Salle, je comprends vos préoccupations, mais en termes d'achalandage de trafic, c'est pas majeur en termes de diminution. C'est par rapport à un chiffre de douze mille cinq cent soixante-sept (12 567) par jour, c'est pas majeur.

4215           Le virage à gauche ici, ce qu'on a compté, quand les gens arrivent de Comeau vers La Salle, c'est beaucoup moins fort que le virage à droite. Le virage à droite, c'est pratiquement, comme je disais tantôt, c'est cinquante-sept pour cent (57 %); celui à gauche, c'est à peu près vingt pour cent (20 %). Puis ça, il y a quand même du monde qui doivent arriver de la 138, qui vont soit au motel, au McDonald's ou au Subway, etc.

              C'est notre réponse présentement.

4220 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Monsieur Carbonneau, une autre question?

4225 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Je pourrais y aller peut-être avec un petit élément!

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

4230 Oui, allez-y monsieur Bérubé.

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

4235 Pourquoi on a focalisé beaucoup sur la baisse du trafic de transit, c'est parce que la baisse des autres types d'utilisateurs, c'est local. Donc ce qu'on dit, c'est que les gens locaux, les commerces qui sont sur le boulevard Comeau, ils les connaissent. C'est pas parce qu'ils vont passer devant qu'ils vont les découvrir, ils savent où est-ce qu'ils sont. Donc s'ils ont besoin de ces services-là, ils vont y aller pareil. Ils vont aller chercher ces services-là.

4240 Donc c'est pas lié à une opportunité de passage devant le commerce qui fait que ça va avoir un impact.

C'est dans ce sens-là que la logique a été faite.

4245 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Monsieur Carbonneau.

**PAR M. DEAN CARBONNEAU :**

4250 Oui, une deuxième question en ce sens-là. Les gens, le huit pour cent (8 %), vous focussez beaucoup sur le transit, moi, je reviens encore sur ma question du non transit!

4255 Le non transit, ces gens-là qui partent de l'ouest et qui normalement, s'il n'y a pas de chemin de contournement, comme c'est existant aujourd'hui, ces gens-là qui partent de l'ouest, qui ont besoin de manger, de se nourrir ou peu importe, faire leurs achats, vont les faire beaucoup plus dans l'ouest que là, parce que là ils viendront pas du tout.

4260 Même s'ils nous connaissent, même tout ça, les commerces, je me souviens plus comment j'avais appelé ça, plus actifs, les plus sur impulsion ou qui ont besoin, comme l'essence, vous comprenez qu'est-ce que je veux dire, ces gens-là ne viendront plus du tout sur le boulevard La Salle. Ils vont monter directement en haut, sinon, ça va être un gros détour pour revenir.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

4265 Monsieur Carbonneau, on est dans un préambule qui s'allonge.

**PAR M. DEAN CARBONNEAU :**

4270 Bien, pourquoi le non transit, encore une fois, qui n'est pas considéré, ces gens-là qui viennent de l'ouest, qui ne sont pas considérés dans l'étude comme des clients potentiels et non juste le transit?

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

4275 OK. Monsieur Bérubé.

**PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

4280 Monsieur Hardy.

**PAR M. JEAN HARDY :**

4285 Peut-être qu'on peut mettre la numéro 23. Non, peut-être la numéro 20!

4290 Je vais revenir sur les types d'achats. Ce qu'on a mis en rouge, c'est vraiment ce qu'on associe à du trafic de transit. C'est-à-dire que vous passez, vous arrivez de Sept-Îles, vous allez à Québec, vous passez devant la station-service, vous faites le plein, vous arrêtez, vous connaissez pas, vous n'avez pas magasiné, ça fait votre affaire. Vous arrêtez au dépanneur, même chose. Vous avez besoin d'un achat fait rapidement sans trop de réflexion, vous voyez le commerce, vous arrêtez.

4295 Même chose au niveau du restaurant. Ou ça peut être l'hébergement, il est tard, vous voyez le motel, vous arrêtez.

Les achats, ce qu'on appelle les autres, semi-courants, les achats réfléchis, généralement il y a un temps de réflexion. C'est pas nécessairement, puis je dis pas que c'est pas parce qu'un commerce est visible, probablement qu'il va attirer également, mais c'est pas nécessairement



4300 parce que vous passez devant que vous allez choisir d'arrêter. Dans certains cas, c'est des items d'achat qui demandent une réflexion ou une comparaison ou une analyse. Dans d'autres, vous prenez un rendez-vous.

4305 Ce qu'on dit, puis ça s'est fait dans d'autres études sur des projets similaires, c'est que si le commerçant a sa clientèle qui lui est fidèle, elle devrait rester fidèle, puis c'est pas parce qu'on ouvre le lien Labrador qu'ils n'iront pas sur Comeau.

4310 C'est pour ça qu'on se concentre principalement sur la baisse du trafic de transit, puis de dire qu'il y a quatre (4) commerces qui sont ciblés à ce niveau-là. Les autres ont déjà leur clientèle régionale, ils sont connus. Donc il devrait y avoir moins d'impact à ce niveau-là.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Alors merci de votre question, monsieur Carbonneau.

4315 **PAR M. JEAN HARDY :**

Excusez monsieur le Commissaire, juste un élément d'information pour monsieur le précédent, monsieur Bérubé.

4320 Pour la route de contournement, c'est deux cent soixante-dix (270) véhicules par jour, cent cinquante (150) automobiles, cent vingt (120) camions. Si jamais vous voulez retenir les chiffres. Donc cent cinquante (150) automobiles, cent vingt (120) camions.

**PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

4325 De toute façon, ça va être au verbatim, puis vous pourrez en prendre connaissance, tout comme les présentations qui nous ont été faites vont être déposées à titre de documentation, puis vous pourrez y avoir accès.

4330 Alors écoutez, il est onze heures et vingt (11 h 20), je pense que c'est sur cette question que l'on va suspendre nos travaux.

4335 La Commission souhaiterait aborder d'autres sujets avec le promoteur, donc on se redonne rendez-vous demain après-midi à treize heures (13 h) au même endroit pour compléter notre questionnement.

Merci de votre collaboration, merci de votre participation. Alors on vous invite à venir éventuellement participer aux travaux demain à treize heures (13 h).

4340

La Commission suspend ses travaux, merci.

\_\_\_\_\_

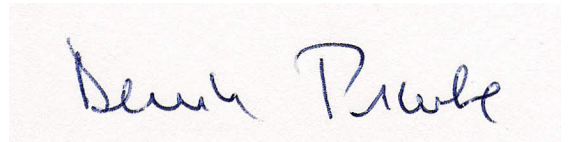
SÉANCE AJOURNÉE AU 22 OCTOBRE 2015 À TREIZE HEURES (13 H)

4345

\_\_\_\_\_

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.

4350

A handwritten signature in blue ink that reads "Denise Proulx". The signature is written in a cursive style and is placed on a light-colored rectangular background.

DENISE PROULX, s.o.