

**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 3

Séance tenue le 22 octobre 2015 à 13 h
Salle des Chevaliers de Colomb
10, rue Roméo-Vézina
Baie-Comeau

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 22 OCTOBRE 2015
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DU COMMISSAIRE RESPONSABLE..... 1
PÉRIODE DE QUESTIONS
QUESTIONS DE LA COMMISSION 4
M. ÉRIC BOULIANNE..... 30
QUESTIONS DE LA COMMISSION 40
REPRISE DE LA SÉANCE
QUESTIONS DE LA COMMISSION 50
MOT DE LA FIN 84

**SÉANCE DU 22 OCTOBRE 2015
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DU COMMISSAIRE RESPONSABLE**

5 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Merci d'être encore présents aujourd'hui en cet après-midi neigeux.

10 Bienvenue à cette troisième séance de l'audience publique sur le projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-5 par le ministère des Transports.

Bienvenue également aux personnes qui suivent les travaux de la Commission d'enquête en direct sur Internet au moyen de la webdiffusion audio.

15 Alors bien évidemment, je vous demande de bien vouloir mettre en sourdine vos cellulaires et vos appareils électroniques.

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

20

Monsieur Bérubé, on vous avait demandé certaines choses hier, est-ce que ça a été déposé?

25 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

En fait, on a des réponses aux questions qui ont été posées.

25

Il y a une question concernant le nombre de permis pour véhicules hors normes qui ont été émis. Alors la réponse, c'est cent soixante-dix-huit (178) permis pour véhicules hors normes de mai 2014 à mai 2015.

30

On pourra vous le confirmer par fichier électronique qui va suivre. On ne l'a pas présentement, mais ça va suivre, ces données-là. Ça explique toutes les catégories de permis qu'on émet.

35

Il y a eu une question aussi à propos de quelles seraient les aires reboisées, renaturalisées.

40 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

La superficie.

40

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

Je vais passer la parole à monsieur André Bernatchez.

45 **PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :**

Donc on vient d'avoir les chiffres. Pour le projet B, on aurait environ seize hectares (16 ha) ou seize mille mètres carrés (16 000 m²) de surface renaturalisée.

50 Pour le projet D, on aurait neuf hectares (9 ha) ou neuf mille mètres carrés (9000 m²).

Et le projet E, dix-sept point un hectares (17,1 ha) ou dix-sept mille cent mètres carrés (17 100 m²).

55 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Merci monsieur Bernatchez.

Alors du côté des personnes-ressources, est-ce qu'il y avait des choses à déposer?

60

PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :

Oui. Nous avons déposé la présentation sur le caribou forestier d'hier soir, c'est fait.

65 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

D'accord. Pour les autres personnes-ressources, on n'avait rien demandé de particulier, à ma connaissance.

70 **PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

Monsieur le Commissaire, je pourrais rajouter qu'aujourd'hui, je suis accompagné de Richard Fournier qui est directeur général de la Société d'expansion de Baie-Comeau et urbaniste à la ville de Baie-Comeau.

75

Je devrai quitter vers deux heures (2 h), alors il va prendre le relais s'il y a des questions adressées à la municipalité.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

80

Merci. On nous avait avisés d'ailleurs que votre disponibilité était limitée cet après-midi. On a priorisé les questions qui vous interpelleraient en début de séance.

PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

85

Je vous remercie beaucoup.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

90

Puis je suis convaincu que monsieur Fournier sera un apport en termes de questions aussi concernant le développement économique, on a quelques questions à ce sujet d'ailleurs.

Oui monsieur Bernatchez!

95

PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :

Je m'excuse, j'ai fait une petite erreur dans le calcul. Un hectare (1 ha), c'est dix mille mètres carrés (10 000 m²).

100

Donc c'est cent soixante mille mètres carrés (160 000 m²) pour le projet B au lieu de seize mille (16 000 m²).

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

105

C'est un peu différent.

PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :

110

Le projet D, au lieu de neuf mille mètres carrés (9000 m²), c'est quatre-vingt-dix mille mètres carrés (90 000 m²).

Et le projet E, bien, c'est cent soixante et onze mille mètres carrés (171 000 m²).

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

115

Vous allez nous confirmer ça par courrier électronique mais avec les vrais chiffres.

PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :

120 Oui, c'est ça.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

125 Merci monsieur Bernatchez.

Alors le registre est ouvert et vous pouvez dès maintenant vous inscrire pour venir poser vos questions.

130 Je vous rappelle que si vous avez l'intention de présenter un mémoire, d'en faire part à madame Boutin, notre coordonnatrice, qui est située ici à l'arrière de la salle.

135 Avant de continuer au niveau du questionnement, je tiens à vous rappeler les règles de procédure d'audience publique. Donc on évite les préambules aux questions, deux (2) questions par intervention et ce, sans sous-question, toujours la possibilité de pouvoir se réinscrire.

Toutes les questions doivent m'être adressées, et je vous rappelle qu'aucune manifestation, remarques désobligeantes, propos diffamatoires ou attitudes méprisantes ne seront tolérés dans la salle et ce, afin d'assurer un débat serein et respectueux.

140

**PÉRIODE DE QUESTIONS
QUESTIONS DE LA COMMISSION**

145 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Alors nous allons commencer par procéder à nos questions!

150 Justement interpellé peut-être la municipalité et la MRC. J'avais quelques questions concernant le circuit touristique qui parcourt la 389 puis qui va jusqu'au Labrador et qui éventuellement reviendrait. Le promoteur dit que c'est un des projets de développement qui sont dans les cartons de la Ville ou de la MRC.

155 Alors si c'est possible pour vous de développer un peu sur ce thème s'il vous plaît!

PAR M. OSSAMA KHADDOUR :

160 Oui effectivement. Dans les objectifs du schéma d'aménagement de la MRC de Manicouagan, ce circuit touristique est un des objectifs majeurs à réaliser. Le schéma d'aménagement pense qu'il faut remettre en norme la 389 pour qu'elle corresponde aux critères d'une route provinciale, voire même transcanadienne, afin d'assurer de la circulation sur une boucle qui part de Baie-Comeau jusqu'à Goose Bay et peut-être enfin aller même au-delà jusqu'à Blanc-Sablon.

165 C'est un aspect enfin qui a été répété à plusieurs reprises dans le schéma d'aménagement concernant la structuration du réseau de transport à l'échelle du territoire, effectivement.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

170 D'accord. Ce qu'on a compris aussi à la lecture de l'étude d'impact, en termes d'achalandage, pour ce qui est de l'aspect touristique, on comprend qu'il y a quand même une bonne part, je le mets entre guillemets, parce que je peux pas vous donner de chiffres, mais il y a quand même une bonne part de touristes qui vont généralement jusqu'à Manic-5. C'est la section Baie-Comeau–Manic-5 qui serait la plus fréquentée en termes touristiques.

175

PAR M. OSSAMA KHADDOUR :

C'est bien ça. Mais justement, en fait, on pense que cet achalandage pourrait encore doubler voire tripler si on assure une qualité de transport, une qualité de route meilleure qu'à l'état actuel.

180

Et on peut même enfin encourager les gens à aller au-delà de la Manic-5 en s'inspirant d'un autre circuit que moi, je connais pas, qui s'appelle le circuit de l'Alaska. Apparemment, c'est un circuit assez fréquenté et on s'inspire de ce modèle-là pour aller vraiment, enfin, rejoindre la route 500 à Terre-Neuve-et-Labrador.

185

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Est-ce que vous avez un chiffre en termes de fréquentation actuellement? Je sais que le ministère des Transports, vous aviez avancé un chiffre pour ce qui est du taux de fréquentation pour ce qui est du volet touristique?

190

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

Bien, à Manic-5, de ce que j'ai déjà entendu, dix mille (10 000) visiteurs par année. C'est le chiffre que j'avais déjà entendu venant d'Hydro-Québec.

195

Donc dans le jargon touristique, on dit que c'est un produit d'appel majeur au niveau du tourisme.

PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

200

Je peux peut-être rajouter, monsieur le Commissaire, à Manic-2, c'est douze mille (12 000) visiteurs.

205

Je siège aussi à la corporation qui est l'Association touristique régionale Manicouagan, donc l'ATR a comme produit d'appel, comme le dit monsieur Bérubé, le produit des barrages comme étant quelque chose de très prédominant dans toute l'offre touristique de la région de la Manicouagan. Il y a les îles Mingan dans le secteur de Havre-Saint-Pierre, puis il y a les barrages à Baie-Comeau.

210

On a aussi à la municipalité l'organisme qui est Croisières Baie-Comeau qui cherche à développer Baie-Comeau comme étant une escale de croisière internationale pour recevoir des navires de plusieurs centaines de passagers et encore là, dans les produits qui plaisent le plus aux gens qui sont des croisiéristes, cette clientèle-là, on avait seize (16) navires cette année, quinze (15) ou seize (16) navires, le produit d'Hydro-Québec cadre parfaitement dans ce que les gens veulent voir.

215

Et ce qu'on a comme plainte la plupart du temps, c'est la difficulté de transiter entre Baie-Comeau puis Manic-2 ou Manic-5 en autobus pour ces gens-là qui ont pris la mer pendant des fois des jours entiers, d'arriver à Baie-Comeau, puis de se taper deux (2) heures, trois (3) heures d'autobus pour se rendre jusqu'à Manic-5. Ils ont le mal de mer même en voiture!

220

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

225

Vous dites que vous travaillez, vous siégez à l'ATR, l'Association touristique régionale, est-ce que ça inclut aussi Fermont?

PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

230

La municipalité de Fermont fait partie d'une autre division qui est la division de l'ATR de Duplessis.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

235

Mais est-ce qu'il y a une concertation?

PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

Oui, il y a des tentatives de rapprochement qui sont depuis de nombreuses années faites, deux (2) ATR de la Côte-Nord, soit l'ATR Manicouagan puis l'ATR de Duplessis.

240

Par contre, évidemment par les réalités régionales, Sept-Îles puis Baie-Comeau, c'est un peu comme Québec et Montréal. Mais pour les gens des grands centres, c'est une difficulté, on se heurte toujours à cette difficulté de compréhension là de deux (2) territoires qui sont très distincts avec des sections qui tirent chacune la couverture de leur côté.

245

Donc on essaie d'avoir un produit en termes de guide touristique qui est commun, mais les directions régionales, il y en a une à Sept-Îles, il y en a une à Baie-Comeau et chacun travaille pour le développement de son coin de pays.

250

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Est-ce qu'il y a eu de la concertation interprovinciale? On sait qu'il y a Wabush...

PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

255

Oui, les ATR sont regroupées au sein d'une association des ATR provinciales. L'ATR est une création du ministère du Tourisme, puis je sais que la ministre est en train de revamper tout ça. Il va y avoir, au cours du mois de novembre, des rencontres avec les différentes personnes du milieu touristique au Québec pour peut-être changer un petit peu le portrait de ce qui est l'offre touristique au Québec. Est-ce que ça va être Québec-Maritimes, est-ce qu'il va y avoir des fusions entre les ATR, tout ça reste à venir.

260

Mais nous, on essaie de travailler fort avec la région de Sept-Îles pour faire un guide commun, pour que le produit Côte-Nord soit un guide unique.

265

Pour ce qui est de Fermont, bien, c'est sûr que là, ils travaillent – nous, on s'arrête au niveau de nos efforts à Manic-5.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

270

Vous parliez que c'était un souhait puis que c'était dans vos cartons pour ce qui est du développement du circuit, je pense que c'est le circuit touristique pancanadien l'axe nord, c'est bien ça?

275 Au-delà de l'avoir dans vos cartons, que l'Association touristique régionale soit sensibilisée, est-ce qu'il y a une actualisation du projet?

Est-ce qu'on se concerte de façon annuelle?

280 De quelle façon concrètement on en discute dans le milieu pour ce qui est de sa réalisation comme telle?

PAR M. OSSAMA KHADDOUR :

285 Écoutez, ça reste pour l'instant dans le cadre d'une vision d'un projet à long terme. Mais on pense, enfin, on pense, le schéma d'aménagement insiste sur le fait que cette route-là nécessite une mise aux normes pour assurer une sécurité accrue des déplacements avant de passer vraiment à la réalisation et à la mise en œuvre de ce circuit-là.

290 D'ailleurs, il a été cité à plusieurs reprises un rapport du coroner de 2001, Luc Malouin, si je ne me trompe pas, concernant la nécessité de sécuriser le déplacement des passagers sur la 389.

Alors d'abord on assure la sécurité et après, on pense à la mise en œuvre d'une stratégie de marketing pour attirer plus de touristes.

295

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Oui, d'ailleurs le promoteur nous en avait fait mention, puis on a demandé qu'il soit déposé, donc on peut y avoir accès.

300

Alors je pense que pour l'ensemble de l'aspect touristique, je pense qu'on a quand même cerné les choses.

Est-ce qu'il y d'autre chose que vous penseriez qu'on devrait soulever?

305

Bien là, je m'adresse plus spécifiquement encore à vous, MRC ou municipalité!

310

Dans la MRC, il y a une norme concernant la conservation des paysages. On parle dans le schéma d'aménagement et de développement de la MRC, vous mentionnez «un écran boisé de trente mètres (30 m) puis un écran visuel de un point cinq kilomètre (1,5 km)», pourriez-vous me faire la nuance entre les deux (2) s'il vous plaît?

PAR M. OSSAMA KHADDOUR :

315 En fait, il y a une étude paysagère qui a été effectuée avant l'élaboration du schéma
d'aménagement.

320 Franchement, en fait, les critères qui ont été utilisés pour établir cette étude-là, je ne les
connais pas. Je sais en fait qu'on a qualifié plusieurs tronçons au niveau paysager en donnant,
enfin, un qualificatif comme médiocre ou intéressant. Mais sur quels critères, franchement, moi, j'ai
pas accès aux critères qui ont été utilisés.

325 Mais pour certains paysages de grande qualité, oui, il faut garder un écran de trente mètres
(30 m) de part et d'autre de la 389.

Mais pour d'autres tronçons, c'est pas par exemple les mêmes critères qu'il faut respecter
pour protéger le paysage.

330 Mais à mon avis, enfin, c'est une étude qui nécessite quand même une actualisation, une
mise à jour, et surtout afin de savoir quelles sont les bases selon lesquelles on a décidé que c'était
un paysage remarquable ou c'était un paysage médiocre.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

335 Donc on comprend aussi que c'est en fonction de la géographie?

PAR M. OSSAMA KHADDOUR :

340 A priori.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

345 Exact. Ce qu'on a compris aussi à la lecture de l'étude d'impact, c'est qu'on voit qu'il n'y a
pas beaucoup de belvédères, il n'y a pas beaucoup d'aménagements pour vraiment avoir un accès
pour mettre en valeur les paysages comme tels, est-ce que vous avez des projets dans vos
cartons?

PAR M. OSSAMA KHADDOUR :

350 Non, malheureusement on n'a pas de projets. D'ailleurs, écoutez, en fait, à l'échelle de la
MRC et pour l'élaboration du schéma d'aménagement, on n'intervient pas vraiment à une échelle
micro.

355 C'est vraiment, enfin, on couvre tout le territoire. La 389 fait partie d'une structure, d'un réseau de transport qui couvre tout le territoire.

360 Alors on n'intervient pas pour dire : ici on va faire un belvédère ou une halte! Mais peut-être, oui, c'est quelque chose d'envisageable à partir du moment où on a une base solide, où on a une route qui est plus fréquentable, plus sécuritaire, là, ça pourrait être enfin un élément déclencheur pour aller au-delà de juste la fréquentation.

Mais on va préciser certains endroits où on peut installer des belvédères ou des haltes.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

365 Écoutez, tout en sachant que vous n'êtes pas le porte-parole de l'Association touristique régionale mais que vous y siégez, est-ce que vous êtes rendus là au niveau d'éventuels développements des segments de la route?

370 Est-ce que vous envisagez certains aménagements le long de la route qui permettraient aux gens de mettre en valeur les paysages?

PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

375 Moi, j'en ai pas vu jusqu'à maintenant, comme administrateur.

380 Je vous dirais que de la façon, et monsieur Bérubé l'avait mentionné lors d'une de ses présentations, de la façon que la route a été dessinée, elle est très peu panoramique. C'est une route qui se situe toujours dans des vallons, dans des creux de bas de montagne, alors les points d'observation sont très peu intéressants.

385 Le premier point qui est vraiment celui qui vaut la peine, c'est lorsqu'on arrive au pied du barrage de Manic-2, et les installations d'Hydro-Québec ont été revampées au cours des dernières années de façon très intéressante, afin d'offrir d'abord un produit touristique plus intéressant, plus accueillant, mais aussi pour permettre de moderniser leurs installations.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

390 Donc on n'a pas encore, disons on n'est pas encore rendu dans le découpage puis éventuellement à localiser certains sites qui pourraient éventuellement être valorisés?

PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

395 Non. Ce qu'on pourrait avoir, que moi j'entrevois, c'est la revalorisation de tout ce qui est les monts Groulx où là, il y a des panoramas exceptionnels mais qui sont pas nécessairement au côté de la route non plus. Il va falloir faire des chemins de pénétration ou utiliser et développer ceux qui sont déjà là pour le faire.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

400 Mais ça, ça va aussi dans votre objectif de fréquentation, pour ce qui est de la valorisation des monts Groulx, éventuellement, ça va générer quand même une certaine attraction?

PAR M. OSSAMA KHADDOUR :

405 Certainement. Et d'ailleurs, enfin, concernant l'aménagement des haltes ou des belvédères, c'est pas forcément dans l'emprise de la 389. Ça pourrait être des sorties qui donnent une vue sur des paysages spécifiques, mais pas spécifiquement dans l'emprise de la 389.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

410 D'accord. Bien, je me tourne auprès du promoteur, en fonction des sujets qu'on vient de traiter, dans quelle mesure ça pourrait éventuellement s'intégrer à l'infrastructure de la route 389?

415 Est-ce que c'est des choses qui sont, disons, autrement dit en termes de planification, est-ce que c'est des choses qui sont quand même ouvertes ou qu'il y a une possibilité de le faire, évidemment en fonction des contraintes géographiques de la route?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

420 On est toujours capable d'apporter des accommodements. Je dirais que d'autres points de vue qui sont intéressants, c'est le barrage de Manic-5 qui, lorsqu'on arrive devant le barrage de Manic-5, via la route 389, c'est assez majestueux et assez surprenant, parce que c'est un barrage immense, il est comme caché pendant un certain temps et à un moment donné, ouf, on le voit arriver tout d'un coup, puis c'est vraiment très spectaculaire.

425
430 Après ça, bien, la route 389 arrive au pied du barrage, elle remonte avec une pente très très très accentuée, on repart et on fait les évacuateurs de crue, tout ce genre de choses là, puis après ça, la route 389 longe complètement le réservoir du barrage Daniel-Johnson qui est une mer intérieure extraordinairement majestueuse puis très très très grande. On la longe pendant des kilomètres et des kilomètre et des kilomètres, c'est vraiment très impressionnant.

On a, dans nos cartons aussi, bien, on a des choses qui sont prévues; on veut aménager entre Manic-5 et Fermont une halte routière qui n'est pas encore définie, mais qui est dans nos cartons présentement, puis qui permettrait l'arrêt d'autobus et le repos des personnes entre Manic-5 et Fermont, parce qu'il n'y a pas beaucoup de haltes possibles.

435

On pense à des refuges au niveau de l'hiver, ça pourrait servir de refuge l'hiver en cas de tempêtes de neige importantes.

440

On a pensé aussi qu'il y aurait des services assez simples de fournitures via des distributrices automatiques en cas d'urgence.

Tout ça est fait en concertation avec la Direction des parcs routiers du Québec. Alors le projet, c'est eux autres qui vont le financer, c'est eux autres qui vont le budgéter.

445

Nous avons fait une consultation auprès de tous les ministères et organismes concernés, même la Sûreté du Québec, à savoir qu'est-ce qu'on devrait installer comme fonctionnalités dans cet endroit-là qui pourraient leur servir comme de base d'opération à certains moments donnés pour les services qu'ils offrent le long de la 389.

450

On pense aussi à, exemple, contrat de service de remorquage exclusif qui serait basé à Manic-5, afin de diminuer le temps d'intervention pour réouvrir la route 389 quand il y a des accidents ou des choses comme ça. Parce que là, on comprend que les deux (2) points de départ, c'est Fermont ou Baie-Comeau.

455

Ça fait que si c'est au sud de Manic-5, en général, c'est Baie-Comeau; si c'est au nord de Manic-5, en général c'est Fermont. Mais Fermont, ils ne sont pas équipés en termes de capacité de remorquage pour les gros camions. Donc ils peuvent aller, à la limite, chercher des autos, ce genre de choses là, des véhicules de promenade. Mais c'est sûr que quand on a un accident majeur impliquant un camion, bien là, ça prend vraiment un service de remorquage plus musclé.

460

Mais le service de remorquage exclusif avec sa base d'opération située au centre, à Manic-5, le temps d'intervention pourrait être diminué de moitié.

Ça fait que ça, ce serait un avantage important à ce niveau-là.

465

Ce qu'on peut dire à part de ça, c'est que tout le long de la 389 au nord de Manic-5, on a des téléphones satellites d'urgence qui sont installés là au cas où des gens – parce que là, il n'y a plus de couverture cellulaire. La seule couverture, c'est via satellites.

470 Ça fait assez longtemps, ça fait quand même pas mal d'années que c'est installé, par contre la couverture n'est pas vingt-quatre (24) heures sur vingt-quatre (24). On a un signal à peu près quinze (15) minutes à l'heure dans ces services de téléphone d'urgence là.

475 Ce qu'on peut dire aussi, on a eu aussi en cas d'urgence, bien, le service de santé dans leur jargon, eux autres, ils appellent ça la "golden hour". Quand il arrive un accident, si les services d'urgence sont sur les lieux en dedans d'une (1) heure d'intervention après que l'accident s'est produit, il y a quatre-vingts pour cent (80 %) des chances qu'ils puissent venir en aide à un accidenté qui aurait, par exemple, des troubles respiratoires ou ce genre de chose là.

480 Le long de la 389, en haut de Manic-5, on a eu des histoires qui nous ont été contées, presque des histoires d'horreur, on doit l'admettre, où des personnes ont été impliquées dans des accidents, ils ont eu des blessures, des plaies ouvertes. Exemple, je me rappelle d'un couple en particulier il y a deux-trois (2-3) ans, bien, madame a eu une plaie ouverte, puis finalement, le monsieur n'a pas été capable de la sortir de son véhicule, donc il avait besoin des pinces de désincarcération. Puis les ambulances arrivaient pas, ça fait que la madame est morte, finalement, 485 d'un accident plutôt bénin, pas vraiment grave, mais elle est morte au bout de son sang, parce que les services d'urgence prennent trop de temps avant d'arriver.

Ça fait qu'on est à regarder tout ce genre – pour qu'une route soit invitante au niveau touristique, il faut un minimum de sécurité, puis il faut un minimum de services.

490 Là, la ville de Fermont puis la ville de Baie-Comeau ont fait des ententes au niveau de la MRC pour desservir au niveau des systèmes d'urgence via les pompiers, parce que c'est eux autres qui ont les formations pour faire fonctionner les pinces de désincarcération puis tout ça, mais ils ont la responsabilité juste sur le territoire de leur municipalité.

495 Mais là, il existe des arrangements entre les MRC pour dire, bien moi, je vais me rendre jusqu'à Manic-5, puis l'autre, bien, il va se rendre du nord vers le sud, mais ce n'est vraiment pas évident.

500 Et c'est sûr qu'il y a des endroits intéressants pour développer le volet touristique. Je pense à tout le moins qu'il y aurait des conditions de base à respecter au niveau de la sécurité pour favoriser ce genre de développement là, parce que c'est pas évident.

505 Un autobus qui aurait par exemple une sortie de route au nord de Manic-5, avec plusieurs personnes à bord qui pourraient être potentiellement d'un certain âge, bien, je suis pas sûr, moi, qu'on serait...

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

510 En termes d'efficacité?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

515 En termes de responsabilité aussi à ces gens-là qui attendent deux-trois (2-3) heures dans le milieu de nulle part, c'est pas évident.

520 Le développement touristique oui, mais il y a quand même un bémol. Puis nous, Transports Québec, on a un Comité de sécurité 389, mais on a aussi des dépliants qui ont été disponibles pendant un certain temps, puis on revient à la charge l'hiver, qui donnent des indications à quelqu'un qui n'a jamais été sur la 389, pour qu'il prenne les précautions de base.

525 Donc il faut qu'il y ait des précautions de base puis une trousse d'urgence à bord du véhicule pour avoir un minimum de sécurité si jamais il tombe en panne sur la 389, puis qu'il est obligé d'attendre un certain temps.

530 C'est une route, oui il y a du potentiel touristique, il y a aussi des précautions à prendre avant.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

530 Donc il y a des impératifs de sécurité qui vont avec.

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

535 Absolument.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

540 C'est ce que je comprends.

PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

545 Je pourrais peut-être, monsieur le Commissaire, ajouter à ça, parce qu'on parle de pinces, puis on parle de la ville de Baie-Comeau.

Effectivement, la ville de Baie-Comeau se doit d'intervenir parce que toute personne doit porter assistance à autrui, et on est la seule municipalité de la région partie sud de Manic-5 à disposer des pinces, alors on doit faire ces interventions-là avec notre service des incendies.

550 La vitesse d'intervention, pour nous autres, est problématique sur la 389 parce qu'on mobilise une équipe de cinq (5) pompiers alors que dans nos deux (2) casernes, on a quatre (4) employés temps plein qui travaillent de jour.

555 Alors si on a un appel, on se doit de faire appel à nos temporaires puis à nos pompiers volontaires pour se déplacer sur un accident de cette nature-là. Des fois, ça peut être une (1) heure, deux (2) heures au nord, le temps d'intervention et revenir, on est vraiment déculotté de cinq (5) personnes permanentes ou temporaires pendant une période qui est très longue.

560 Et il nous est arrivé d'envoyer des gens sur la 389 et qu'en même temps on avait aussi un accident à une intersection ici, puis là, on a deux (2) kits de pinces, alors on a deux (2) équipes déployées donc dix (10) pompiers de déployés, on n'a plus d'espace du tout s'il y a un incendie sur le territoire, tout notre staff est mobilisé pour faire des interventions sur la 389.

565 Donc d'imaginer qu'il puisse y avoir une station-service ou une équipe quelconque placée à mi-chemin sur le territoire, ça ferait plus que du bien, parce que la ville de Baie-Comeau a l'impression d'être obligée de supporter seule tous les accidents qui se passent sur la 389 à grands frais.

570 Parce qu'on se fait pas toujours rembourser cent pour cent (100 %) de nos coûts, quand on envoie des gens à temps double, à temps triple les jours, les fins de semaine ou les soirs, des journées de fête, les fériés. La SAAQ nous rembourse pas ce que ça coûte vraiment pour envoyer des gens là-bas, puis l'assureur non plus ne rembourse pas.

575 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Donc il y a une contrainte de ressources puis de matériel.

PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

580 Oui.

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

585 J'aurais peut-être un complément aussi.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Oui monsieur Bérubé.

590 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Juste à titre indicatif, nous, souvent, on est pris dans la situation où, exemple, un camionneur provenant des États-Unis s'engage sur la route 389, c'est l'hiver. L'obligation d'avoir des pneus d'hiver, ça s'applique pas aux camionneurs, ça s'applique juste aux véhicules de promenade.

595 Souvent, on s'aperçoit, je vais faire une caricature et une image, nos contremaîtres ou nos patrouilleurs sur la 389 nous disent, le monsieur a débarqué de son camion, il était en «gougounes» avec son casque de cow-boy, il avait les pneus à fesse, puis il était plus capable de monter les côtes. Il n'avait pas de système de communication, donc je lui ai passé mon téléphone satellite pour qu'il puisse communiquer avec son central pour faire venir la remorqueuse.

600 Et quand il a informé son central que le remorquage coûtait six-sept-huit mille dollars (6000 \$-7000 \$-8000 \$), ils ont dit, on va y penser! Mais nous autres, on opère la 389, puis il n'est pas question d'y penser.

605 On fait venir le remorqueur, puis on l'accroche, puis on dégage la route. Puis le reste, au niveau budgétaire puis financier, il va s'organiser avec.

610 Mais c'est sûr qu'ils font le saut, puis qu'ils trouvent ça particulier, puis ils ne sont pas habitués à ça.

Mais ça, c'est des situations qu'on voit quand même assez souvent.

615 J'ajouterais aussi, je ferais parler monsieur Jean Hardy, parce qu'effectivement sur le projet B, il va y avoir des aménagements qui vont mettre en valeur certains points de vue, alors je vais laisser monsieur Hardy continuer.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

620 Oui. Écoutez, juste avant de passer la parole à monsieur Hardy, parce que c'était un des sujets qu'on voulait aussi aborder en termes d'aménagements puis de sécurité, je voudrais reprendre simplement le commentaire au vol de la ville de Baie-Comeau pour ce qui est d'éventuellement assurer une permanence à mi-chemin pour ce qui est des interventions d'urgence.

625

Ce qu'on a compris de l'étude d'impact, c'est qu'actuellement, c'est sous l'égide de la Sûreté du Québec, puis c'est un partage entre la Sûreté du Québec de Fermont puis de Baie-Comeau pour une patrouille.

630 Ce qu'on a compris dans votre étude d'impact, c'est qu'ils faisaient le parcours une fois par semaine en quelque sorte chacun de leur côté pour ce qui est de couvrir l'ensemble de la route.

635 Ce qu'on a compris aussi dans l'étude d'impact, c'est que vous sollicitez aussi quelques fois, il y a une ambulance d'Hydro-Québec à Manic-5, puis quelques fois vous sollicitez les effectifs d'Hydro-Québec pour ce qui est d'intervenir comme tel.

640 Est-ce que vous pourriez nous faire un portrait un peu de ça? D'abord dans un premier temps, est-ce que vous nous parliez d'assurer une permanence en termes de remorquage éventuel à hauteur de Manic-5, est-ce que c'est discuté aussi de peut-être pouvoir élargir ça aux premiers intervenants?

J'aimerais vous entendre là-dessus.

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

645 Présentement, ce qu'on est en train de regarder, c'est un contrat de service de remorquage exclusif.

650 Donc le contrat de service de remorquage exclusif, on va aller avec un contrat en appel d'offres public, puis on va recevoir des offres de service à ce niveau-là.

Puis dans ce contrat-là, on va fixer les taux de remorquage, mais on va lui assurer qu'il ne va y avoir que cette compagnie-là qui va intervenir sur la route 389.

655 Donc dans nos critères, on va leur donner un temps d'intervention à partir du moment où ils sont informés d'un accident. Donc ils n'auront pas le choix d'intervenir à partir de Manic-5, puis à Manic-5, il y a le Motel de l'Énergie, il y a des endroits pour loger, nourrir ses employés, puis il y a de l'essence, donc il peut opérer à partir de cet endroit-là, qui couperait le temps d'intervention de moitié.

660 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Ce que vous dites le site, rappelez-moi le nom!

665 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Le Motel de l'Énergie.

670 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Le Motel de l'Énergie, lui, il est ouvert à l'année?

675 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Oui, il est ouvert à l'année. Donc lui, il est au pied du barrage de Manic-5, bien, pas loin du barrage de Manic-5, puis il est ouvert à l'année, puis il opère à l'année.

680 Mais ça ne comprend pas les services d'urgence, parce que les services d'urgence, c'est une autre dimension. C'est une responsabilité municipale.

Il y a déjà des ressources de disponibles, c'est sûr que ça peut être compliqué dans certains cas, puis on comprend aussi que la municipalité, bien, quand son équipe ne couvre plus ces événements-là sur le territoire de la municipalité, bien, ils sont à risques puis leurs assurances aussi, il faut qu'elles soient avisées de ça, donc il faut que ça se fasse dans un contexte où il y a toujours quand même une équipe de disponible s'il arrive d'autre chose sur le territoire de la municipalité.

685 C'est ça qui a été compliqué à ficeler, bon. C'est ça.

690 Ça fait que c'est à peu près ce qu'on est en train de regarder présentement.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

695 Pour les interventions d'Hydro-Québec?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

700 Bien, Hydro-Québec, c'est pas des ambulances proprement dites qu'ils ont, puis les compagnies forestières aussi, c'est pas des ambulances proprement dites tout équipées comme les services de santé.

Ils appellent ça plutôt des véhicules de santé, je pense, je me rappelle plus si c'est le vrai terme. Donc exemple dans les forestières, si quelqu'un avait un accident avec, exemple, une scie mécanique ou des choses comme ça, donc ils sont équipés, ils ont des trousse de premiers soins

705 pour pallier aux coupures, ce genre de choses là, le genre d'accident qui se produit en forêt. Ça fait qu'eux autres, ils sont minimalement équipés pour faire face à cette situation-là.

710 Mais de là à dire qu'ils ont du personnel formé pour être ambulancier en bonne et due forme, ça va pas jusque-là. Mais à la limite, si on a des cas, puis ça, ça a été discuté dans le Comité de sécurité de la 389 une aide entre les intervenants puis ceux qui vont travailler sur la 389, il y a une consigne de collaboration qui a été établie avec le système téléphonique d'Hydro-Québec.

715 Maintenant, il faut dire qu'on est un petit peu plus, on est mieux équipé, parce que le système RENIR du gouvernement couvre jusqu'à Manic-5. Ça fait que maintenant, exemple Transports Québec est déjà équipé qu'il y a toutes les communications jusqu'à Manic-5 sans problème, ce qui était un problème avant, mais on passait par les tours d'Hydro-Québec, parce qu'ils nous donnaient la permission de se servir de ces tours-là pour nos radiocommunications.

720 Mais maintenant, ce territoire-là est mieux couvert, mieux desservi. Puis il y a une entente de collaboration encore entre les différents intervenants sur la 389 qui travaillent là pour se dépanner au besoin s'il y a un appel à tous qui est donné puis qu'on dit, bien là, on a une situation d'urgence, etc.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

725 Alors je me retourne auprès de la ville de Baie-Comeau, c'est vous qui aviez avancé l'idée pourquoi ne pas envisager une permanence à mi-chemin comme telle, est-ce que vous faites des représentations auprès de la Sécurité publique? Est-ce que c'est des choses qui ont déjà fait l'objet de représentations?

730 **PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

735 À chaque fois qu'on a adressé la question à la Sûreté du Québec, on nous a répondu qu'il n'est pas dans leur mandat de procéder à l'assistance de ces personnes-là dans ces cas-là, que c'est des mandats municipaux.

740 Mais encore une fois, quand on parle de grandeur de territoire, c'est comme de dire que la ville de Québec devrait être responsable d'aller faire une opération de pinces de désincarcération à Trois-Rivières ou à Montréal. Alors là, c'est Baie-Comeau qui faut qu'elle aille faire l'opération jusqu'à Manic-5.

Et pour nous, ça nous apparaît comme étant un fardeau qui est complètement disproportionné, mais on n'a pas d'écoute du côté du gouvernement à cet effet-là.

745 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

D'accord.

750 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Bien, je peux dire que cette discussion-là, ces sujets-là ont été discutés à maintes reprises au groupe de Sécurité civile ici. On l'a adressée au gouvernement conjointement, la Sûreté du Québec, Transports Québec, tous les intervenants, les organismes qui interviennent sur la 389, et c'est pas évident.

755 Effectivement, qui est responsable vraiment de ça, bien, c'est sûr que dans le cas des accidents, c'est le système de santé qui doit aller intervenir pour les personnes blessées puis ce genre de choses là. Mais c'est sûr qu'il faut que ce soit fait en collaboration avec d'autres services, exemple les pinces de désincarcération. Quand même que l'ambulance serait là, si la personne est prise dans le véhicule, on peut pas faire grand-chose. Voilà. Ça fait que c'est loin d'être évident.

760 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

765 Est-ce que je peux résumer en disant, le sujet est sur la table mais il n'y a pas de plan de travail?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

770 Bien, il y a des choses avancées comme je dis, la halte qui serait multiorganisme, que la Direction des parcs routiers va prendre sous son aile, mais elle se charge de consulter tous les organismes en disant qu'est-ce qu'il vous faudrait de base pour être capables d'opérer à partir de cette base-là, si jamais on devait le faire.

775 Mais je dois dire qu'on a un peu la même chose en Basse-Côte-Nord. Toute la région qui est non reliée par la route, on a des ententes avec la Sûreté du Québec où ils ont tous le nom de tout notre personnel sur place, ils ont toute la liste de tous nos équipements en cas d'urgence.

780 Donc même si eux autres n'ont pas du personnel là en permanence, bien, ils sont au courant du personnel en place des organismes gouvernementaux auxquels ils pourraient faire appel en cas d'urgence.

Ça fait que c'est comme on essaie de se dépanner avec les moyens du bord dans ces endroits-là, mais il y a quand même une très bonne collaboration entre les organismes ici sur la Côte-Nord, parce que tout le monde se connaît, puis on fait beaucoup d'arrangements entre nous.

785 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Donc je comprends qu'il y a un plan de mesures d'urgence, il y a des personnes-ressources qui sont identifiées.

790 Est-ce qu'il y a des simulations qui démontrent en quelque sorte que le plan d'urgence fonctionne? C'est-à-dire quand il y a un numéro de téléphone qu'on appelle, y a-t-il quelqu'un qui répond? Vous comprenez ce que je veux dire.

795 C'est pas nécessairement d'envoyer un véhicule sur la route, mais de savoir, bon bien, dans quelle mesure on est capable de rejoindre les gens en cas d'intervention, je pense à des simulations de table, comme on parle?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

800 Oui, oui. Bien par exemple sur la Basse-Côte-Nord, plusieurs aéroports appartiennent à Transports Québec, donc on a six (6) aéroports, cinq (5) héliports, et dans la réglementation, on est obligé de faire ce genre d'exercice de simulation de table, puis à fréquence donnée in situ, alors ça, c'est fait régulièrement.

805 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Est-ce que ça implique les autres intervenants aussi?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

810 Oui. Transports Québec a son plan d'urgence pour les aéroports, mais c'est sûr qu'à un moment donné, quand il y a un rayonnement à plus grande envergure, c'est le système d'urgence de la Sécurité civile qui embarque.

815 Et dans la progression des demandes d'aide, on peut aller jusqu'à l'armée. S'il y a un besoin d'évacuation dans une région isolée et que la Sûreté du Québec, par exemple, ne vole pas de nuit, ils peuvent pas porter assistance à une personne en péril, bien à ce moment-là, il y a une gradation qui fait que ça va jusqu'à l'armée.

820 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

D'accord. Tout à l'heure, on parlait des sorties d'Hydro-Québec, est-ce qu'en termes de nombre, vous les sollicitez, puis ils sortent combien de fois par année, disons, pour ce qui est d'une éventuelle intervention?

825 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

On n'a pas de statistiques proprement dites là-dessus. On a juste des ententes de collaboration.

830 Mais encore là, on pourrait recueillir l'information via les comptes rendus des réunions qui ont été tenues du Comité de sécurité de la 389 dans le cas qui nous préoccupe. C'est sûr qu'il y aurait beaucoup d'éléments là-dedans qui pourraient éclairer c'est quoi les ententes qui sont faites.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

835 D'accord. Je pense qu'on les avait demandés d'ailleurs, les comptes rendus du comité, ça fait qu'on va prendre connaissance de la documentation.

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

840 Puis je dois dire qu'à la Sécurité civile aussi, le plan de mesures d'urgence, tous les noms des intervenants avec les numéros de téléphone puis leur rôle en cas de mesures d'urgence y sont inscrits et notamment Hydro-Québec, à cause du rôle qu'elle joue sur le territoire. Bien, eux autres aussi ont la liste des personnes responsables des différents domaines.

845 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

D'accord. Rien à ajouter pour ce qui est de l'aspect sécurité?

850 **PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

855 Sur l'aspect sécurité, c'est sûr que là, ayant ouvert la porte sur la question des pinces, si une formule, ne serait-ce qu'une formule de compensation pour une municipalité comme Baie-Comeau qui va intervenir, afin de pouvoir payer son personnel lors d'une intervention, quelque chose qui serait plus approprié que ce que donne la SAAQ présentement, ça irait très bien.

860 Étant donné qu'il s'agit d'un territoire non organisé, on a une formule de compensation qui se fait avec la MRC, puis c'est le TNO de la MRC qui nous rembourse une partie de nos frais pour y aller, mais encore là, on pense que c'est pas à la MRC à supporter le fardeau fiscal d'aller faire une intervention de pinces de désincarcération dans un secteur qui est à deux-trois cents kilomètres (200 km-300 km) de la ville de Baie-Comeau.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

865 Merci. Alors on pourrait passer à la présentation de monsieur Hardy, puis on a effectivement quelques questions pour ce qui est des infrastructures connexes à la route 389, ça fait qu'on pourra profiter peut-être de la présentation de monsieur Hardy pour compléter notre questionnement.

870 **PAR M. JEAN HARDY :**

 Je m'excuse, c'est pas une présentation, c'est juste pour ajouter. Vous parliez tantôt d'offres récréotouristiques.

875 Dans le projet B spécifiquement, il y a certains points qui ont été conçus en fonction de l'offre récréotouristique. Le représentant de la ville mentionnait tantôt le barrage de Manic-2, on refait tout le dernier deux kilomètres (2 km) qui est présentement extrêmement stressant pour l'utilisateur, des pentes très raides, des courbes très serrées hors normes. Donc on refait les courbes, on refait les pentes, on fait des voies auxiliaires.

880 À ce moment-là, l'approche du barrage Manic-2 qui est un point d'intérêt devrait être beaucoup plus intéressant que présentement.

885 Le lac Petit-Bras qui est dans le kilomètre 0-4 aux environs du kilomètre 2, on fait un accès au lac Petit-Bras qui est à proximité de Baie-Comeau, c'est un lac également qui peut être utilisé pour des fins récréotouristiques. On refait les accès aux chalets, que ce soit Couillard, Fer à Cheval, Denise et Frigon. Présentement, les accès aux chalets, ce sont des diagonales par rapport à la route 389. Les accès sont dangereux dans leur état actuel.

890 Donc on refait des accès sécuritaires en croix.

 Et dernier point, on fait également la coordination avec le club de motoneige VTT. Donc eux ont déjà des sentiers le long de la 389, ils ont des passages également, donc la conception tient compte de l'arrimage avec cet aspect-là.

895

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

900 Alors écoutez, simplement signaler à monsieur Boulianne qu'on vous a pas oublié. On va essayer simplement de se rendre le plus loin possible dans le sujet, puis on va vous inviter à venir poser vos questions.

905 On parlait d'infrastructures récréotouristiques, ce qui nous a menés à des éléments de sécurité, j'aimerais entendre le ministère des Transports nous expliquer comment ils déterminent la mise en place d'infrastructures connexes à une route comme la 389 en termes de sécurité. On parle de voies d'évitement, aires de repos.

910 C'est quoi un peu vos critères, vos barèmes pour ce qui est de déterminer – comme on a constaté qu'il y a certaines voies d'évitement, mais elles sont toute sur le côté sud, donc en direction de Baie-Comeau, elles sont tout aménagées du côté sud de la route.

915 Alors on aimerait vous entendre là-dessus sur comment vous déterminez l'importance, compte tenu de la longueur du parcours, le fait que ce soit du trafic lourd, comment vous vous décidez après ça de dire, écoutez, on pourrait éventuellement aménager des aires de repos où les gens, s'il y a une trop grande fatigue, puissent se stationner en toute sécurité? Ou des lits d'arrêt.

Expliquez-nous d'abord comment vous planifiez, dans un premier temps, ce genre d'infrastructures là, puis comment le choix que vous faites en quelque sorte dans la 389 d'en mettre ou de ne pas en mettre?

920 Évidemment, on comprend les contraintes géographiques du terrain, j'aimerais vous entendre là-dessus.

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

925 Tout d'abord, on a de la signalisation routière qui informe l'utilisateur que tout de suite en rentrant sur la 389, bien, on l'informe que le prochain poste d'essence va être à deux cents kilomètres (200 km). Donc on le prévient qu'il n'y en aura pas à tous les vingt kilomètres (20 km), des postes d'essence. Donc il devra se poser la question, j'ai tu encore un horizon, j'ai tu assez d'essence pour faire au moins deux cents kilomètres (200 km), parce que sinon, ça va être le système de remorquage qui va s'en occuper!

930 L'explication pourquoi il y a des aires d'arrimage, c'est surtout des aires d'arrimage qu'on a placées du côté sud, c'est surtout l'industrie forestière.

935 En fait, l'industrie forestière, on comprend que les camions, ils partent de Baie-Comeau allège, donc ils ne sont pas chargés, ils vont vers le nord, et ils rentrent en forêt pour procéder au chargement et en forêt, des fois, il arrive toutes sortes de choses.

940 Ils peuvent par exemple avoir des bris au niveau de leur système hydraulique, de freins ou ce genre de choses là.

Alors on a placé des aires d'arrimage pour que quand ils sortent de la forêt chargés, ils puissent s'arrêter le long de la 389, en direction sud, pour vérifier leur véhicule.

945 C'est-à-dire qu'ils vont sortir de la forêt, ils vont s'installer sur les aires d'arrimage, ils peuvent procéder à la vérification de leur système hydraulique de freinage, ils peuvent vérifier leurs freins aussi, puis ils peuvent vérifier si leur chargement est bien arrimé.

950 Alors c'est ça qui explique pourquoi il y en a plus du côté sud plus dans la direction sud, parce que dans la direction nord, bien, ils sont pas chargés, puis normalement s'il y aurait eu des vérifications mécaniques à faire, bien ils auraient dû les faire à Baie-Comeau ou à d'autres endroits où il y a des garages.

955 Mais en sortant de la forêt, c'est moins évident, puis on comprend qu'ils ont un chemin à faire avant d'arriver à un garage ou à un service mécanique.

Ça fait que ça, ça explique un peu comment ça se fait que c'est ça qu'on observe présentement sur la 389.

960 En ce qui concerne – là, j'explique l'état actuel de comment c'est fait! Nous, dans ce qui est projeté, dans ce qui est projeté, la façon qu'on détermine si on va, par exemple, faire une voie de grimpage pour une pente, parce que même si on va corriger la pente, puis on peut passer d'une pente de douze pour cent (12 %) à sept pour cent (7 %), ce qu'on fait, c'est qu'on regarde le type de véhicule qui va passer là, puis on regarde avec la pente puis avec la longueur de la pente à quoi on peut s'attendre comme différentiel de vitesse pour ces poids lourds là.

970 Exemple, si on enregistre un différentiel de vitesse de plus de, je pense, quinze kilomètres (15 km/h), là, on dit, il va y avoir un phénomène où ce véhicule-là va ralentir, puis il ne suivra plus la vitesse permise de quatre-vingt-dix kilomètres-heure (90 km/h).

Donc s'il est suivi par un véhicule de promenade, bien, le véhicule de promenade va être pris en arrière, puis va être pris pour aller à la vitesse du camion.

975 Alors si on a un différentiel de plus de quinze kilomètres (15 km/h), là on dit, oups, ça commence à être problématique, et il faut commencer à regarder est-ce qu'il faut installer une voie de grimpage pour camions, pour que quand il va décélérer, il va pouvoir se tasser à droite, les véhicules de promenade vont pouvoir le dépasser.

980 Dans le design de cette voie-là, ce qu'on regarde pour le début de la voie de grimpage, c'est qu'on dit, au moment où il va atteindre un différentiel de quinze kilomètres-heure (15 km/h), il va avoir la possibilité de se tasser. Donc ça, ça décide où est-ce qu'on le commence.

Puis après ça, bien, la voie de grimpage se continue jusqu'au sommet de la côte, puis après ça, on la poursuit sur une distance où le véhicule lourd aura pu reprendre la vitesse de quatre-vingt-dix kilomètres-heure (90 km/h) pour se réinsérer dans la circulation normale.

985

Donc le début, c'est vraiment, exemple, quand il est rendu à soixante-quinze kilomètres-heure (75 km/h), il faut qu'il ait la possibilité de se tasser, et il pourra descendre jusqu'à, des fois, vingt-cinq kilomètres-heure (25 km/h) pour aller jusqu'au sommet de la côte. Mais après ça, on va mettre la distance suffisante pour qu'il puisse reprendre une vitesse de quatre-vingt-dix kilomètres-heure (90 km/h) et se réinsérer dans la circulation normale.

990

Ça fait que c'est comme ça que c'est regardé. Donc tous les endroits qu'on a choisis pour intervenir, soit au niveau du profil, soit au niveau du tracé, parce qu'il y a une déficience, on regarde ces choses-là.

995

Ce que je disais hier, c'est que aussi quand on a parlé des endroits où on pourrait disposer de matériaux excédentaires, bien, c'est sûr que si on arrive à regarder une coupe de roc, parce qu'on sait qu'on va être obligé de faire une coupe de roc puis baisser le profil, puis qu'on arrive avec un excédent de matériaux, bien en fait, la voie de grimpage, c'est pas ça qui coûte le plus cher, on a déjà des matériaux excédentaires qu'on va placer à côté, puis qu'on va faire une voie de grimpage avec.

1000

Ça fait que c'est juste de le regarder d'une façon intelligente, puis de le regarder aussi avec les opportunités qui s'offrent à nous.

1005

On sait aussi par contre que dans le cas des ultra-larges, des véhicules vraiment hors normes qui prennent deux (2) voies, bien, eux autres, ça va être vraiment des aires où ils pourront complètement s'arrêter puis complètement dégager la voie pour que les autres usagers puissent passer. Donc ça, on a l'opportunité de faire ça surtout entre Fire Lake et Fermont, parce que c'est plus facile, c'est une route complètement neuve.

1010

Mais à tous les autres endroits où on aura l'opportunité de faire ça, on va le faire.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1015

OK. Est-ce que vous en avez dans les cartons pour les trois (3) projets, les trois (3) tronçons qui nous concernent?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

1020

Oui.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1025 OK. Je reviens, bon, écoutez, mon vécu d'automobiliste ne peut pas m'empêcher de
comparer aux haltes routières qu'on retrouve sur la 20 puis la 40 lorsqu'on va entre Québec et
Montréal, ce genre de haltes là, aussi bien pour les touristes que pour le trafic lourd, est-ce que
c'est envisagé?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

1030 Les nouvelles haltes routières modernes, c'est une franchise.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1035 On fait une nuance, moi, ma préoccupation est surtout en termes de sécurité, pas
nécessairement en termes de services.

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

1040 Oui, bien, je veux juste vous dire que la politique de Transports Québec pour les haltes
routières, elles vont être autofinancées. Elles vont s'autofinancer par les franchises qu'on va faire
payer pour que les gens opèrent des commerces, bon.

1045 On comprend que la 389, on n'aura pas grand franchise là, parce que ce sera pas très
payant, puis ils n'entreront pas dans leur argent.

Ça fait qu'on sera jamais capable de rentabiliser cette halte routière là.

1050 Mais c'est ce contexte-là qu'on a présenté pour faire passer ce projet-là. On a dit, cette halte
routière là n'a aucune connotation touristique. C'est un poste de survie en cas de problématique de
tempêtes d'hiver puis ce genre de chose là, pour donner des services minimum. Ça va être
chauffé, éclairé, il va y avoir des services de salle de bains, ce genre de choses là, même peut-être
à la limite des douches, des affaires comme ça, si les gens sont pris là pendant un bout de temps.
Donc c'est un autre contexte complètement différent.

1055 Et le tout va être complètement financé par la Direction des parcs routiers.

C'est un accroc à la politique normale, mais compte tenu de la situation exceptionnelle de la
389, ils ont dit, ça a pas mal de bon sens de faire ce genre de halte routière là.

1060 Ça fait que c'est un peu dans cette optique-là qu'on va la faire.

1065 Puis on a dit, bien, tant qu'à la faire juste pour les usagers de la route, on va demander aussi aux autres organismes, bien, s'ils ont besoin d'un pied à terre à mi-chemin entre Fermont et Baie-Comeau, bien, qu'est-ce que vous pensez qu'il faudrait mettre dedans pour vous accommoder!

Alors cette tournée-là de consultation a été faite. On est en train de faire le résumé en fait de tous les services qui devraient faire partie de cette halte-là.

1070 Et prochainement, on va passer à la conception puis tout ça des stationnements, puis tout ça, puis là, bien, quels seront les usagers qui vont aller là. Bien, comme je disais, il va y avoir possibilité d'accueillir des autobus avec des gens dedans, puis il pourra y avoir un minimum de services à cette halte-là.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1075 On comprend par exemple que ça fait partie du projet qui n'est pas soumis actuellement à l'audience publique?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

1080 C'est un autre projet.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1085 C'est ça, qui est en haut de Manic-5?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

1090 Oui, c'est ça.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1095 Moi, ma question plus précise évidemment, c'est en fonction du mandat qu'on a puis des projets qu'on regarde actuellement.

Est-ce que vous en avez dans vos cartons pour ce qui est des sections qui sont présentement à l'étude?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

1100 Non, on n'en a pas de façon particulière, non.

L'autre projet, il n'est pas compris dans le quatre cent soixante-huit millions (468 M\$) qui a été annoncé, c'est vraiment un projet à part.

1105 D'ailleurs, Transports Québec a encore des budgets pour intervenir sur la 389. Par exemple, il y a deux (2) ans, on a investi à même nos budgets autour de soixante millions (60 M\$) sur la 389. On répare les ponts, on fait des ponts neufs, tout ce qui est déjà là, toute la réfection de ça, c'est déjà sous notre gestion.

1110 Ça fait que ça, c'est vraiment, le quatre cent soixante-huit millions (468 M\$), un additionnel d'investissement pour vraiment améliorer la 389 par rapport à ce qui se faisait traditionnellement.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1115 Autrement, on parlait du Motel de l'Énergie tout à l'heure, mais il y a d'autres services aussi le long de la route, puis il y en a certains évidemment qui sont inclus, qui sont sur les parcours des projets qu'on a eus. Je veux dire, on parle motel la pourvoirie Expéditions arc-en-ciel, Manic-Outardes, entretien ménager, le Transport Savard, ces gens-là, c'est sur une base permanente qu'ils sont localisés le long de la route 389, ils sont ouverts à l'année?

1120

PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :

Effectivement, au kilomètre 22, on a le Camping de Manic-2 et on a un restaurant sur le bord de la route. Je sais pas par contre s'il est ouvert à l'année, celui-là.

1125

Au kilomètre 94, le poste à Transport Savard où c'est le poste Manic-3, il y a un campement ouvert à l'année là avec restaurant et gîte.

Puis on a au kilomètre 212 le Motel de l'Énergie.

1130

Donc on a à peu près, aux cent kilomètres (100 km), on a quelque chose.

Je pense que c'est suffisant quand même, là.

1135

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Merci.

1140

ÉRIC BOULIANNE

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1145

J'inviterais monsieur Boulianne maintenant à venir nous soumettre sa question ou ses questions.

Merci de votre patience, monsieur Boulianne.

1150

PAR M. ÉRIC BOULIANNE :

Ça fait plaisir, merci monsieur le Commissaire.

1155

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Nous vous écoutons.

PAR M. ÉRIC BOULIANNE :

1160

J'aurais une petite question. Selon vos études d'impact, avec le nouveau tronçon entre les deux (2) secteurs, combien au niveau économique des commerçants puis la ville de Baie-Comeau? Je veux savoir au niveau économique comment ce serait bon pour la ville puis les commerçants, grâce au nouveau tronçon entre les deux (2) secteurs?

1165

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

OK. On a abordé quand même dans les questions antérieures les coûts puis avantages-inconvénients, mais là, je pense que vous posez une question spécifiquement en termes de retombées économiques éventuelles?

1170

PAR M. ÉRIC BOULIANNE :

Exactement, oui.

1175

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Est-ce que ça a été évalué?

1180

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

Ça va être monsieur Hardy.

1185

PAR M. JEAN HARDY :

Il n'y a pas eu d'études spécifiquement réalisées pour les retombées économiques comme telles.

1190

Par contre, comme je mentionnais hier, on peut peut-être mettre la présentation synthèse!

En fait, ce qu'on mentionnait hier, c'est qu'on parlait d'effets d'atténuation pour les commerçants du boulevard Comeau.

1195

On reconnaissait hier qu'il y avait une certaine diminution du trafic de transit. Il y avait quatre (4) commerces qui étaient identifiés au niveau du boulevard Comeau à des achats de type courant et restauration, donc des gens qui sont généralement associés au trafic de transit.

1200

Ce qu'on disait par contre, c'est que pour les commerçants du boulevard Comeau, l'axe principal, c'est quand même et ça demeure la route 138, donc un déplacement de l'ouest qui va vers Sept-Îles, Port-Cartier, etc., ça demeure la 138.

1205

Donc tous les commerçants du boulevard Comeau restent branchés sur le générateur principal de déplacements routiers, soit la route nationale 138, est la principale circulation de transit.

1210

Je veux juste revenir sur l'acétate d'avant, celui-là!

Je mentionnais hier, le boulevard Comeau présentement a un débit par jour total de huit mille cinq cents (8500) véhicules.

1215

Le lien actuel de la route 389, on parle de mille trois cent quatre-vingts (1380) véhicules. Donc l'apport de la route 389 sur le boulevard Comeau, c'est autour de quinze pour cent (15 %) de la circulation totale sur Comeau.

Donc le principal générateur de circulation pour les commerçants, que ce soit en transit ou de circulation régionale, ça demeure la route 138.

1220 Le nouveau lien Labrador sur le boulevard Comeau, on parle donc, circulation totale, on parlait hier d'une baisse de huit pour cent (8 %). En transit, on établissait à deux pour cent (2 %) en moins et ça touchait surtout quatre (4) commerces.

Sur La Salle, on parlait d'une diminution totale de deux pour cent (2 %) en moins. Et au niveau de la circulation de transit, c'était négligeable.

1225 La suivante! Donc je reviens, on mentionnait donc le secteur Comeau s'adresse généralement à une clientèle régionale, donc ce sont des gens qui vont s'arrêter parce qu'ils connaissent le produit, ils connaissent le commerce, ils connaissent le produit offert.

1230 Donc la vitalité d'ensemble de ce secteur-là est peu susceptible d'être affectée par l'importance de la circulation de transit. Là, on réfère à des achats impulsifs où vous pouvez arrêter à n'importe quel commerce que vous ne connaissez pas pour de l'essence, de la restauration, etc.

1235 Quatorze (14) commerces sur vingt-trois (23) du boulevard Comeau sont voués à des achats de type réfléchis et semi-réfléchis, dont quatre (4) concessionnaires automobiles qui demandent quand même un moment de réflexion à l'achat.

Et quatre (4) commerces s'adressent spécifiquement à une clientèle de transit.

1240 Donc je reviens aux effets d'atténuation pour les commerçants. Il y avait donc la route 138 qui demeure le principal lien de transit.

Le potentiel d'augmentation de la circulation y est principalement relié.

1245 Pour le développement du parc Jean-Noël-Tessier, on n'est pas allé plus loin que ça au niveau de l'analyse des retombées économiques, on parle quand même d'un potentiel de nouveaux emplois, donc d'un apport sur la circulation en général, ça va concerner autant Comeau que Labrador, des nouveaux déplacements vers le port, le secteur Marquette.

1250 Puis ça, tout ça grâce en fait aussi par un gain en temps de parcours, une amélioration du confort, de la sécurité de la route 389 améliorée versus la route de contournement actuelle. On parlait hier soir, il y avait quand même trois cents (300) usagers ou deux cent soixante-dix (270) usagers par jour sur la route de contournement, ça amène ça aussi un transfert potentiel d'usagers de la route de contournement, on parlait quand même d'une cent cinquantaine de voitures, vers la route 389.

1255 Donc tout ça fait qu'on pense que ça devrait compenser la perte d'achalandage de transit.

1260 Ensuite, pour La Salle, on mentionnait, bien en fait, la nouvelle intersection de la route 389-Labrador est à trois point cinq kilomètres (3,5 km) de l'intersection de La Salle–Pierre-Ouellet contre un point six (1,6 km) actuellement; par contre la vitesse sur le lien Pierre-Ouellet est de quatre-vingt-dix (90 km/h) contre soixante-dix (70 km/h) et cinquante (50 km/h) pour Comeau. Il y a un passage à niveau sur Comeau, il y en a pas sur Pierre-Ouellet.

1265 Et dans le secteur La Salle, on parlait tantôt que la diminution très faible au niveau du trafic de transit, mais globalement sur les deux cent trois (203) commerces du secteur La Salle, il y en a quatorze (14) qui sont associés à une circulation de transit, donc à peu près huit pour cent (8 %).

Donc ça fait le tour en fait de l'étude de sensibilité qu'on a réalisée.

1270 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Je vais me permettre peut-être un peu de développer sur la question de monsieur Boulianne!

1275 Vous avez déposé récemment une étude d'évaluation de l'impact économique, la relocalisation. Vous dites dans l'étude :

«Les usagers qui délaisseront la route de contournement au profit de la route 389 sont susceptibles d'augmenter l'achalandage commercial dans la ville de Baie-Comeau, au lieu de contourner entièrement les commerces de Baie-Comeau.»

1280 Ce que je comprends, c'est que c'est pas chiffré. Vous dites d'expérience...

PAR M. JEAN HARDY :

1285 C'est qualitatif.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1290 C'est qualitatif, d'accord. Merci.

Une autre question, monsieur Boulianne?

PAR M. ÉRIC BOULIANNE :

1295 Non, c'est beau, merci.

PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

Peut-être un complément d'information!

1300

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Un instant, on va laisser compléter monsieur Bérubé et je vous cède la parole après.

1305

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

Je sais pas jusqu'où allait la question de monsieur Boulianne.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1310

Bien en gros, ce que j'ai compris, avez-vous chiffré les retombées économiques, puis ça vient un peu avec ce que je vous soulignais.

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

1315

En complément d'information, bien, en fin de compte, c'est sûr que les investissements qui vont être faits, bien, il va y avoir des employés sur les chantiers. Il va y avoir de l'essor économique au niveau des restaurants, des hôteliers, de l'argent qui va être investi dans la région.

1320

Les camionneurs artisans vont en profiter, les entreprises régionales, puis ça se peut aussi qu'il y ait des entrepreneurs de l'extérieur qui viennent s'installer.

Donc ça va être l'apport d'argent neuf dans la région.

1325

Par contre, il y avait aussi en même temps des gens qui se préoccupaient, est-ce que nos entrepreneurs locaux vont avoir des travaux! Est-ce que ça va tout venir de l'extérieur, puis est-ce que ça va être des employés qui vont venir de la région, de l'extérieur!

1330

Donc tout ce qu'on peut dire, c'est que présentement, les deux (2) premiers contrats qui ont été en soumission publique, c'est les Entreprises Jacques Dufour et Jean Fournier qui les ont remportés, puis c'est eux autres qui ont fait les deux (2) premiers chantiers. Il y en a un qui est encore en cours.

Donc c'est des firmes régionales qui ont gagné ces appels d'offres publics.

1335

Donc nous, ce qu'on disait, c'est qu'il y a toutes sortes de contrats de toutes sortes d'ampleurs qui vont se donner, donc il y en aura pour toutes les grosseurs d'entreprises, qu'elles soient régionales, locales ou de d'autres régions.

1340 On pense que tout le monde va y trouver un peu son compte lors des travaux de construction.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

OK. Là, on parle évidemment de retombées à la phase réalisation comme telle.

1345

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

Oui.

1350

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

D'accord.

PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

1355

Ce que je suis intéressé de mentionner aussi, c'est que la ville de Baie-Comeau a identifié le secteur comme étant le cœur de son plan de développement économique industriel et commercial pour les années à venir.

1360

La ville de Baie-Comeau souffre énormément d'une décroissance économique puis d'une décroissance au niveau démographique depuis plusieurs années. On est passé de vingt-six mille neuf cent cinq (26 905) personnes à vingt-deux mille (22 000) personnes. Alors le bassin de la Manicouagan perd beaucoup de monde, perd beaucoup d'emplois, Alcoa est en diminution, le marché de l'aluminium est difficile, la Chine arrive dans le marché, fait concurrence, c'est difficile. Le papier, ça va pas bien.

1365

Alors on cherche à redynamiser notre économie. Et dès 1998, la Ville a établi que le cœur de ce développement-là puis de cette stratégie de développement économique se ferait par le parc industriel Jean-Noël-Tessier.

1370

Alors c'est pour ça que dès 98, on voit déjà apparaître des règlements d'emprunts, des plans de lotissement, des négociations avec le ministère des Ressources naturelles puis les autres ministères aussi en vue de déployer nos efforts, rendre accessible le territoire de la route du Labrador qu'on a dans le parc Jean-Noël-Tessier, puis maintenant l'avenue Schlemm aussi.

1375

1380 Donc entre 98 puis 2001, on a commencé à faire ce parc industriel là, toujours avec en tête la possibilité de faire déboucher la 389 à cet endroit-là pour permettre aux entreprises qui s'y localiseraient de bénéficier du chemin de fer, de bénéficier du transport par la 389 avec l'arrivée des matières premières.

1385 Notre plan évidemment, c'est qu'avec le lien qui arriverait entre les deux (2) secteurs, le 0-4 kilomètre entre les deux (2) secteurs, ça va contribuer, ça, à l'essor économique de la ville de Baie-Comeau, parce qu'on va devenir beaucoup plus attrayant. C'est un peu comme le film de Kevin Costner "Field of dreams, if you build it they will come", il faut le faire.

1390 On a approché plusieurs entreprises, Forex, Louisiana-Pacific à un moment donné qui avaient des projets de développement ici, Kruger, ça a été la même chose, avec FerroAtlántica, et à toutes les fois, on s'est heurté à des promoteurs qui malheureusement ont beaucoup de difficulté à imaginer le produit fini.

C'est la même chose pour le développement commercial qu'on a du côté sud du boulevard Pierre-Ouellet qui serait aussi à l'entrée de cette future intersection là.

1395 Les gens ne veulent pas construire un commerce ou une industrie lorsque le chemin se rend pas à la porte du projet qu'ils veulent réaliser. Alors plus tôt le chemin sera construit entre le 0 puis le 4 kilomètre de la 389 et plus tôt les promoteurs pourront s'y rendre autrement qu'en excursion hivernale en «skidoo» habillé de la tête aux pieds pour essayer de pas mourir de froid, ils auront accès au territoire, ils verront quels sont les terrains qu'on leur offre et ce sera beaucoup plus facile pour la ville de Baie-Comeau d'être attrayante pour le développement économique qu'on veut faire, pour nous aider à diversifier notre économie, à avoir une multitude de petites entreprises qui vont nous rendre beaucoup moins fragiles aux fluctuations du marché dans l'aluminium et dans le papier.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1405 Donc pour ce qui est de la ville de Baie-Comeau, bien, autrement dit, c'est une vision à moyen-long termes au plan économique?

PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

1410 Oui, absolument. On pense que nos commerçants, malgré que certains puissent y trouver un désavantage, l'ensemble de la communauté va en sortir gagnante.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1415 Merci beaucoup.

PAR M. RICHARD FOURNIER :

J'aurais un complément. En fait, on sent déjà l'investissement privé agir sur le secteur où on va avoir la nouvelle intersection.

1420

On sait que quand on a un point de rupture dans la circulation, il y a tout le temps un peu d'intérêt pour se localiser là. D'ailleurs, il y a des compagnies privées qui ont déjà acheté des terrains à l'intersection.

1425

Puis par rapport aux grandes surfaces qui vont être dégagées suite à la construction du tronçon 0-4, on parle quand même d'une grande superficie qui a été analysée, qui a été déterminée comme développable, c'est trois cent cinquante-cinq hectares (355 ha) dont la municipalité est déjà propriétaire de cent hectares (100 ha) dans ce coin-là.

1430

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

D'accord. D'ailleurs justement, on parle dans l'étude d'impact de «trente-trois (33) terrains ou parcelles de terrain présentant des numéros de lot rénovés appartenant à des propriétaires privés et à la Société d'expansion de Baie-Comeau devront être acquis aux fins du projet».

1435

Donc c'est un peu dans cette optique-là. Là, on parle d'infrastructures comme telles, mais on comprend que vous êtes déjà propriétaire de certains terrains qui sont déjà dans ce parc industriel là.

1440

PAR M. RICHARD FOURNIER :

En fait, comme disait monsieur Corriveau, depuis 98, il y avait une orientation de développer ces terrains-là. En 2001, on a fait la phase 1 qui s'appelle l'avenue du Labrador qui a quelques terrains directement sur l'axe principal.

1445

Ensuite, on a construit la phase 2 qui est l'avenue Leonard-E.-Schlemm où on retrouve des plus petits terrains de quatre mille mètres carrés (4000 m²).

1450

Mais la phase 3, c'est justement le parc Jean-Noël-Tessier, phase 3 où on a des grandes superficies où par exemple, Mason a regardé, s'est entendue avec la municipalité pour un terrain de soixante-dix hectares (70 ha) par exemple, qu'on pourrait pas loger dans l'ancien 0-4 où on n'a pas de superficies aménageables dans ce coin-là.

1455 Ces compagnies-là qui cherchent, qu'on appelle grand gabarit, où on peut dire qui sont contraignantes un peu sur l'environnement doivent avoir une zone un peu isolée des secteurs habitables, puis ces terrains-là où on va passer le nouveau corridor, c'est parfait pour ça.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1460 L'étude d'impact du promoteur parle aussi de certaines infrastructures, certains projets qui étaient dans les cartons puis qui ont une incidence quand même sur le projet du ministère des Transports, on parle entre autres d'une ligne Hauterive-Alcoa, ainsi que, évidemment on parle, je vais essayer de trouver le bon terme, excusez-moi, le gazoduc, le fameux gazoduc, il y a une étude d'opportunité qui avait été faite, on sait que l'actualité nous a dit que ce projet-là serait
1465 éventuellement reporté, mais qu'en est-il pour ce qui est du projet de ligne Hauterive-Alcoa d'Hydro-Québec?

Est-ce que c'est encore dans les cartons, est-ce que c'est planifié?

1470 **PAR M. RICHARD FOURNIER :**

Bien, j'ai parlé justement avec SOPOR il y a quelques semaines, puis c'est un projet qui les intéresse encore, qu'ils voient dans leurs cartons.

1475 Mais c'est un tronçon qui est plus situé, je dirais, à l'est du boulevard Comeau, puis qui monte jusqu'à Alcoa pour aller rejoindre la piste existante.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1480 Là, on parle du projet ferroviaire?

PAR M. RICHARD FOURNIER :

C'est ça, oui.

1485

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Moi, je vous parle d'une ligne hydroélectrique.

1490 **PAR M. RICHARD FOURNIER :**

OK, oui.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1495

Parlez-nous des deux (2) si vous avez de l'information complémentaire à nous fournir.

PAR M. RICHARD FOURNIER :

1500

Parce que, si je continue sur la voie ferrée, c'est sûr que ces terrains-là, normalement, nous autres, on appelle ça l'extension du port, même si c'est entre les deux (2) secteurs de la ville, c'est sûr qu'on prévoit que ces terrains-là soient alimentés, au moins du côté est, par une voie ferrée.

1505

Quand on parle de la ligne électrique secteur ouest jusqu'à Alcoa, je sais que dernièrement, la mise en disposition des terrains pour l'emprise additionnelle de ces lignes-là a été annulée.

1510

Nous présentement, on parle avec le ministère de l'Énergie et des Ressources de toute façon pour acquérir ces terrains-là. Puis c'est une vérification qu'on a faite justement, on doit faire cette vérification-là, s'il y a des contraintes sur le territoire. Puis on a su dernièrement que cette emprise-là, additionnelle à leur ligne qui passe déjà, ils ne la demanderont pas.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1515

Donc on peut comprendre qu'ils se sont désistés quant à la réalisation de ce projet-là?

S'ils cèdent les terrains, donc on pense raisonnablement qu'il ne se réalisera pas?

PAR M. RICHARD FOURNIER :

1520

Bien, je peux pas vous dire. Au niveau du terrain, la contrainte, pour nous, d'aménager et de faire du lotissement puis de viabiliser, elle n'est pas existante.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1525

D'accord, merci beaucoup.

Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui se sont inscrites au registre?

1530

QUESTIONS DE LA COMMISSION

1535

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Alors la Commission va continuer son questionnement!

1540

On avait une question concernant les aires de conservation. Le temps que je me démêle dans mes petits papiers! Puis je pense que ça affecte aussi le schéma d'aménagement.

Oui c'est ça, les aires de conservation!

1545

PAR M. OSSAMA KHADDOUR :

Avant de passer aux aires de conservation, est-ce que je peux ajouter un petit commentaire concernant la zone industrielle?

1550

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Oui allez-y.

1555

PAR M. OSSAMA KHADDOUR :

Bon écoutez, en fait, depuis le début des consultations, moi, j'ai un peu de misère avec cet aspect-là, puisqu'en fait, le boulevard du Labrador est déjà sur les planches des projets de la ville de Baie-Comeau, il a été déjà projeté dans le schéma d'aménagement de la MRC de Manicouagan.

1560

Le lien routier est là. En termes structurels, le fait que ce soit nommé 389 ou boulevard du Labrador, ce n'est, aussi choquant que ça puisse paraître, ce n'est qu'une formalité.

1565

Mais ce qui compte, c'est le lien routier, et ce lien routier, enfin, pour le schéma d'aménagement, c'est quelque chose d'essentiel, puisque déjà, on a constaté une certaine fragilité au niveau de la structure générale du réseau de transport à l'échelle de la Manicouagan. Je parle pas de la ville de Baie-Comeau. On cherche enfin à renforcer ce réseau-là. On veut réduire un peu sa vulnérabilité.

1570

Et on pense qu'avec plus de connexion justement, on va contribuer à le renforcer, le réseau, et à rendre le territoire plus valorisé et plus attrayant.

1575 Alors moi, enfin, j'ai toujours du mal avec, oui peut-être il y a des personnes qui seront lésées ailleurs, mais ni le schéma d'aménagement, ni le plan d'urbanisme, en fait, ne sont pas censés travailler à une échelle d'un (1), deux (2) ou trois (3) commerces, mais à l'échelle d'un territoire.

1580 Et d'ailleurs à ce niveau-là, moi, je pense que peut-être, c'est pas de la responsabilité du ministère des Transports d'aller chercher s'il y aura vraiment des pertes de travail ou des pertes en chiffres d'affaires, le ministère des Transports normalement est responsable de s'assurer qu'on a un réseau viable.

1585 Mais le côté vivable et équitable, je me pose la question, est-ce que c'est vraiment de la responsabilité du ministère des Transports! Est-ce que c'est vraiment de la responsabilité du schéma d'aménagement de la ville de Baie-Comeau?

Je pense enfin que là-dessus, il y a un questionnement sur le partage des responsabilités.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1590 Alors évidemment, on est plus à l'opinion!

PAR M. OSSAMA KHADDOUR :

1595 Désolé.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1600 Écoutez, j'ai retrouvé un peu l'élément que je voulais soulever.

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

Est-ce que je peux juste ajouter?

1605 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Oui monsieur Bérubé!

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

1610 C'est sûr que toutes ces responsabilités-là ne nous appartiennent pas.

1615 Par contre, comme on a déjà expliqué, on a toujours le souci de faire le meilleur projet possible qui s'insère dans le milieu. Alors c'est sûr que nous, on a tout intérêt, vous avez vu tout le système de pointage des multicritères.

Tant qu'à faire une route, c'est une route, oui, mais on a la responsabilité de faire le meilleur projet possible et d'en avoir pour la société en général le plus grand bénéfice possible.

1620 Ça fait que moi, je ne suis pas mal à l'aise à prendre en considération toutes sortes de priorités qui m'appartiennent pas vraiment mais qui appartiennent à d'autres organismes, mais je me sens très à l'aise à partager ces préoccupations-là puis à essayer d'inscrire notre projet le mieux possible pour qu'il s'inscrive le mieux possible dans le milieu.

1625 On n'en est pas responsable, mais on en est préoccupé, puis on a quelque part le devoir d'en tenir compte.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1630 Je reviens un peu à l'aspect conservation. C'est que le promoteur dit, en tout cas pour le projet D, que ça toucherait à peu près trente hectares (30 ha) de superficie de territoire zoné conservation. C'est pour le projet D.

1635 Ce qu'on comprend, bien, il y a le Centre d'études et de recherche de Manicouagan qui a une affectation de conservation, mais on ne voit pas de façon évidente que ça pourrait affecter le Centre comme tel.

Alors les vingt-neuf hectares (29 ha) sont localisés où en termes de conservation?

1640 **PAR M. OSSAMA KHADDOUR :**

Excusez, pour le zonage?

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1645 Oui. Bien là, on part d'abord de l'affirmation du promoteur à savoir, lui, il identifie qu'il y a à peu près trente hectares (30 ha) qui seraient touchés puis qui seraient zonés conservation.

1650 J'aimerais que vous les identifiiez précisément. Je peux vous donner la référence, c'est la carte 3.5 du PR3.2. OK, c'est le résumé, on me signale que c'est le résumé PR3.2.

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

Ce sera pas long j'attends le signal pour savoir si quelqu'un est capable de répondre!

1655

PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

En attendant, monsieur le Commissaire, moi, je vous quitterais. C'est Richard et Ossama qui vont continuer.

1660

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Monsieur Fournier reste avec nous?

1665

PAR M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

Oui.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1670

Merci de votre collaboration, monsieur.

C'est dans les annexes de l'étude d'impact. On voit que tout le monde cherche!

1675

Essayons d'identifier exactement le fameux trente hectares (30 ha) en question, puis après ça, ce sera à la MRC de nous préciser un peu.

PAR M. OSSAMA KHADDOUR :

1680

Bon bien écoutez, en fait, en attendant qu'ils trouvent la réponse!

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Allez-y.

1685

PAR M. OSSAMA KHADDOUR :

Justement, écoutez, enfin, en consultant le tracé actuel des travaux du projet du ministère des Transports, oui, j'ai constaté que ça traverse une zone de conservation selon le plan de zonage, selon le règlement de zonage du TNO de la Rivière-aux-Outardes.

1690

1695 Cependant, en fait, en termes de responsabilité ou d'assujettissement, le ministère des Transports, puis en fait, c'est un acteur gouvernemental, n'est pas assujetti à la conformité par rapport au plan de zonage ou au règlement de zonage.

En fait, le seul document qui lie le gouvernement, ses ministères et ses mandataires par rapport aux municipalités, c'est le schéma d'aménagement.

1700 Dans le schéma d'aménagement, je l'ai vérifié, effectivement, là aussi on a une affectation de conservation.

1705 Mais cette affectation n'est pas proposée, n'est pas élaborée par la MRC de Manicouagan, mais c'est un reflet du plan d'affectation d'un territoire public qui a été élaboré par le ministère des Ressources naturelles.

Et normalement, la responsabilité de ces aires de conservation ne relève pas de la MRC mais plutôt du ministère de l'Environnement.

1710 Alors à un moment donné, lorsque le ministère des Transports va déposer ses demandes pour avoir un certificat de conformité, disons enfin pour intervenir à cet endroit-là, la MRC n'est pas en mesure en fait de se prononcer là-dessus. Ce sera plutôt vraiment auprès du ministère de l'Environnement.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1715 OK. Est-ce qu'on doit comprendre que ce sera un statut non contraignant?

PAR M. OSSAMA KHADDOUR :

1720 Écoutez, en termes de zonage, c'est sûr et certain qu'on peut pas, enfin, opposer le ministère des Transports à notre règlement de zonage.

1725 Et d'ailleurs, c'est le cas pour toutes les municipalités. C'est la même chose pour la ville de Baie-Comeau. Ni le zonage, ni le règlement de construction, ni le plan d'urbanisme, le gouvernement n'est pas vraiment assujetti à se conformer à ces documents-là, uniquement le schéma d'aménagement.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1730 D'accord. Le ministère du Développement durable, est-ce que vous avez des précisions à nous apporter?

Avez-vous trouvé? On cherche toujours. Il y a une de nos analystes qui va essayer de vous aider à localiser l'élément.

1735 Entre-temps, pour le ministère du Développement durable?

PAR Mme VALÉRIE ST-AMANT :

1740 En fait, si on parle bel et bien de la zone de conservation identifiée comme étant le Centre d'études et de recherche de Manicouagan, c'est pas une aire protégée qui est sous la gouverne du ministère de l'Environnement. Enfin personnellement, je sais pas qui est responsable de ça.

1745 J'aurais tendance à dire que c'est peut-être soit le MERN ou le MFFP, mais c'est pas une aire protégée au sens des aires protégées qui sont sous la Loi des aires protégées du ministère de l'Environnement.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1750 Mais on lui donne un statut de conservation, comme je disais, selon l'interprétation qui nous est donnée.

1755 Bon, le ministère des Transports, ce serait non contraignant pour le ministère des Transports, parce que je comprends que les schémas d'aménagement et de développement donnent certains statuts à certains territoires, mais c'est pas nécessairement contraignant, je veux dire, en termes de rigidité au niveau des interventions puis tout ça.

C'est ça qu'on essaie d'éclaircir simplement.

1760 Alors écoutez, on tombe un peu dans une zone grise, parce qu'on a mal ou on n'a pas identifié exactement où on en est pour ce qui est de cet élément-là.

Mais écoutez, on y reviendra au besoin.

1765 Peut-être le MERN, est-ce qu'il a des choses à dire? Oui allez-y.

PAR Mme VALÉRIE ST-AMANT :

1770 En fait, j'ai ma collègue de la Direction régionale, Natalie Fantin qui aimerait ajouter quelque chose.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Oui.

1775 **PAR Mme NATALIE FANTIN :**

Bonjour. Je voulais juste savoir si c'était dans les alentours du kilomètre 40 de la route 389, ce secteur-là?

1780 C'est un secteur qui appartiendrait ou qui serait sous la juridiction du Cégep de Baie-Comeau pour la technique d'aménagement, les TACH comme on appelle.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1785 OK. Là, on me parle du Centre d'études et de recherche de Manicouagan, c'est eux, ça?

PAR Mme NATALIE FANTIN :

Je pense que ça serait eux.

1790

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Le Cégep?

1795 **PAR Mme NATALIE FANTIN :**

Parce que c'est pas une aire protégée comme ma collègue le mentionnait. Il y en a en bordure de la 389, mais elles sont plus au nord.

1800 Puis ce n'est pas, celui-ci, ce territoire-là n'est pas sous la juridiction de notre ministère.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

OK. Bon écoutez, je pense qu'on va éclaircir un peu notre point avec le promoteur.

1805

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

Il y a madame Sylvie Tanguay qui peut donner de l'information.

1810 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Oui, on a mis le doigt dessus? Alors madame Tanguay.

1815 **PAR Mme SYLVIE TANGUAY :**

Peut-être juste un petit complément d'information. Dans l'étude d'impact, c'est effectivement un Centre d'études et de recherche Manicouagan qui a obtenu un statut par le MERN. C'est une forêt d'enseignement pour les étudiants qui étudient en technique, la TACH.

1820 **PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :**

Technique d'aménagement cynégétique et halieutique.

1825 **PAR Mme SYLVIE TANGUAY :**

C'est ça.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1830 Est-ce qu'on est à même de pouvoir identifier le statut? Au-delà de conservation, comme je dis, est-ce qu'on revient encore que c'est un statut qui est non contraignant?

PAR M. OSSAMA KHADDOUR :

1835 S'il vous plaît. Certainement pour le plan d'affectation des terres publiques, c'est considéré comme un secteur de conservation, conservation stricte.

Quant à la responsabilité, oui effectivement, c'est utilisé par le Cégep comme un territoire d'enseignement.

1840 Mais quant à la responsabilité, ça se peut enfin que je me sois trompé, peut-être que c'est pas le ministère de l'Environnement, peut-être, mais c'est certainement pas la MRC, et le Cégep utilise le territoire.

1845 Mais je pense pas vraiment enfin que le Cégep soit le responsable de gérer le territoire.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1850 Mais nous, l'orientation de la question, c'est surtout de savoir en termes de statut. C'est parce que le promoteur l'a identifié, c'est simplement d'essayer de comprendre pourquoi il l'identifie conservation.

1855 Mais d'un autre côté, on comprend que le projet affecterait vraisemblablement pas le Centre comme tel, mais ils parlent quand même que ça toucherait trente hectares (30 ha) de superficie.

C'est ça que je veux essayer simplement de comprendre de la part du ministère des Transports dans cette affirmation-là.

PAR Mme SYLVIE TANGUAY :

1860 Ce qu'on comprend, c'est que ce territoire-là, le Cégep a obtenu un bail du MERN pour faire ses installations.

1865 Mais on n'a pas plus d'informations. Il faudrait faire une petite recherche pour voir s'il y a un statut de protection associé à la forêt qui est identifiée sur la carte.

On pourrait vous revenir là-dessus avec les informations.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1870 S'il vous plaît. Le MERN?

PAR M. PIERRICK DUPONT :

1875 Bien en fait, j'imagine qu'il doit y avoir une certaine affectation liée à ce territoire-là, mais en fait, je vais aller la vérifier. Je vais aller vérifier c'est quoi exactement le statut.

1880 J'imagine que dans tout le processus, on a dû vérifier, puis qu'il devait pas y avoir une contradiction avec la mission du statut – excusez-moi, il doit pas y avoir une contradiction avec l'affectation du territoire! Alors l'utilisation du MTQ et l'affectation du territoire doivent pas être en contradiction. Alors pour moi, les deux (2) utilisations peuvent se chevaucher sans problème.

1885 Mais pour vraiment confirmer c'est quoi l'affectation du territoire en question, il va falloir que j'aille confirmer.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Donc vous allez aller aux nouvelles. Merci beaucoup.

1890 Écoutez, on va prendre une pause de quelques minutes, puis on va vous revenir pour compléter notre questionnement.

Je vous remercie.

1895

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

1900

REPRISE DE LA SÉANCE

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1905 Nous allons reprendre nos travaux.

PAR M. PIERRICK DUPONT :

1910 Monsieur le Commissaire, quand on va reprendre les travaux, on a trouvé dans le plan d'affectation c'est quoi l'affectation du territoire.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1915 OK. On va donner la parole d'abord au promoteur, pour pouvoir identifier exactement où on en est pour ce qui est du fameux vingt-neuf hectares (29 ha) de superficie de territoire.

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

1920 C'est Timothée.

PAR M. TIMOTHÉE OSTIGUY :

1925 Donc on a trouvé l'affectation. C'est vraiment une affectation de conservation qui est associée au Cégep, comme on disait tantôt, pour un usage – bien, je vais vous lire exactement ce qui est écrit. C'est :

1930 «Les activités et équipements d'utilité publique – donc la route 389 – de transport et de communication sont autorisés s'ils répondent aux objectifs édictés aux chapitres 11 et 12 du schéma d'aménagement.»

Donc ça vient vraiment du schéma d'aménagement de la MRC.

1935 «Les équipements d'aqueduc et d'égouts ne sont pas autorisés, sauf pour les points de captage d'eau potable et d'évacuation d'eaux usées. Cependant, ils peuvent être autorisés si les milieux sont déjà construits ou s'il y a des problèmes liés à la sécurité et à la santé publique.»

1940 Donc d'emblée, ça semble pas compromettre la 389. C'est vraiment, les trente hectares (30 ha), c'est l'alignement de la 389. Donc on se trouve, en élargissant un peu, en réalignant sur trois (3) segments, on totalise un total de trente hectares (30 ha).

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

OK, c'est ça qui représenterait le chiffre qui est mentionné à l'étude d'impact.

1945 **PAR M. TIMOTHÉE OSTIGUY :**

Oui, puis on le voit à la carte, on a une carte en annexe.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1950

La carte 3.5.

PAR M. TIMOTHÉE OSTIGUY :

1955

3.4, 3.5.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

C'est ça.

1960

PAR M. TIMOTHÉE OSTIGUY :

Exactement.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1965

Merci de votre complément de réponse.

PAR M. TIMOTHÉE OSTIGUY :

1970

Merci.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

1975

Alors MERN!

PAR M. PIERRICK DUPONT :

1980

Alors dans le fond, on a identifié le territoire. En fait, nous au ministère, on a le plan d'affectation du territoire public qui donne des affectations au territoire.

1985 Il s'agit de la zone 09-019-01, qui correspond au territoire du Centre de recherche et d'études Manicouagan d'une superficie de vingt virgule soixante-huit kilomètres carrés (20,68 km²). Ce territoire de tenure publique est situé à environ quarante kilomètres (40 km) au nord de Baie-Comeau.

1985 Alors ce territoire-là, son statut, c'est un statut de forêt d'enseignement et de recherche. L'affectation, c'est une affectation d'utilisation prioritaire.

1990 Donc il n'y a pas nécessairement d'exclusion, mais il faut que l'utilisation qui se fasse sur le territoire, dans le fond, il faut pas que ça nuise à la mission de statut de forêt d'enseignement.

1990 Alors dans le fond, l'intention gouvernementale sur le territoire en question :

1995 «Utiliser prioritairement le territoire pour l'enseignement pratique ainsi que la recherche en sciences forestières et dans les domaines connexes.»

2000 Alors j'imagine que pendant l'analyse territoriale, on n'a pas constaté qu'il y avait une contradiction entre l'utilisation du MTQ et l'affectation, en fait le projet d'avoir de la recherche dans le domaine de la forêt sur le territoire en question.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2000 Donc pas de conflit apparent?

2005 **PAR M. PIERRICK DUPONT :**

2005 C'est ça, exactement.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2010 Entre l'utilisation, le statut qu'il y a puis l'utilisation, l'intervention éventuelle du ministère?

PAR M. PIERRICK DUPONT :

2015 Voilà. La priorité est respectée.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2020 Merci. On avait commencé à aborder la problématique des milieux humides par une présentation qu'on vous a demandé de reporter, parce qu'on avait abordé l'autre sujet, mais je

vous offrirais l'occasion de présenter l'approche préconisée par le ministère des Transports à ce sujet-là.

Alors je vous inviterais à prendre place.

2025 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

C'est madame Sylvie Tanguay qui va faire la présentation.

2030 **PAR Mme SYLVIE TANGUAY :**

Si vous permettez, monsieur le Commissaire, juste une petite précision. La présentation porte pas directement sur l'approche du ministère concernant les milieux humides mais visait plutôt à présenter des exemples de mesures de protection environnementale qui peuvent être mises en place durant les travaux pour assurer la protection des cours d'eau et des milieux humides.

2035 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

OK, beaucoup plus large.

2040 **PAR Mme SYLVIE TANGUAY :**

Donc c'est plus large. Par contre, si vous avez des questions par la suite en ce qui concerne les milieux humides, on pourra y répondre.

2045 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

D'accord. Alors la parole est à vous.

2050 **PAR Mme SYLVIE TANGUAY :**

Donc ce qu'on reprenait ici, c'était les différentes étapes de réalisation de travaux de construction, puis que c'était à toutes les étapes finalement qu'il y aura des mesures de protection qui devront être mises en place pour prévenir les problématiques d'érosion et d'apport de sédiments vers les cours d'eau et les milieux humides.

2055 Donc ça concerne dès les phases de mises en place et d'installation des chantiers. Ça se poursuit durant toute la durée des travaux de construction ainsi que durant la durée des travaux de restauration des corridors abandonnés.

2060 Donc quelques exemples de mesures! Il y a des estacades flottantes qui peuvent être installées dans les cours d'eau en aval des travaux de construction dès le début ou même avant le début du chantier.

2065 Les ouvrages temporaires aussi peuvent être stabilisés pour éviter l'apport de sédiments dans les cours d'eau par empierrement.

2070 Ici, ce qu'on voit, c'est la protection d'un cours d'eau par le recouvrement d'un batardeau à l'aide d'une membrane imperméable, toujours dans le but d'éviter l'érosion de l'ouvrage temporaire et l'apport de sédiments fins vers les cours d'eau et aussi pour protéger bien entendu les habitats du poisson qui pourraient être présents dans les cours d'eau.

2075 Ici, ce qu'on voit, c'est d'autres mesures de protection qui peuvent être utilisées, soit de recouvrir les talus de matelas de fibre de bois ou de fibre de coco, des barrières à sédiments, l'empierrement des fossés qui permettent aussi de contrôler les eaux de surface qui se dirigent vers les cours d'eau durant le chantier.

 Bassins de sédimentation qui servent à décanter les eaux avant le rejet vers le milieu naturel.

2080 Ici, passages temporaires pour assurer la traversée de cours d'eau par la machinerie pour éviter le passage à gué dans les petits cours d'eau.

2085 Ici, ce qu'on voit, c'est une barrière à sédiments qui visait à travailler une bande riveraine ou encore protéger un milieu humide près d'une zone de travaux.

 Ici, stabilisation de sol par la pose de membrane géotextile et aménagement de berme filtrante dans un fossé en bordure de travaux de construction.

2090 Encore ici, c'est une autre image où on voit aussi l'aménagement de berme filtrante et des ouvrages de stabilisation avec des matelas de fibre de bois.

2095 Donc c'est quelques exemples de mesures qui sont couramment mises en place lors de travaux de construction réalisés par le ministère et qui visent à protéger les cours d'eau et les milieux humides.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Merci. Concernant l'habitat du poisson, vous affirmez :

2100 «Tronçon E, que la caractérisation de l'habitat du poisson, une estimation des pertes permanentes de l'habitat du poisson entre quatre mille cent mètres carrés (4100 m²) dont deux mille quatre cents mètres carrés (2400 m²) d'habitats d'un plus grand intérêt.»

2105 La suite des choses, après la perte d'habitats, c'est quoi? Est-ce qu'il y a un plan de compensation qui est prévu?

PAR Mme SYLVIE TANGUAY :

2110 Oui, dans le fond, dans l'ensemble du programme d'amélioration de la route 389, le ministère s'est engagé à compenser tant les pertes d'habitats du poisson que les pertes de milieux humides.

2115 Ce que le ministère vise, c'est, dans un premier temps, on a toujours parlé d'autocompensation, donc c'est d'aménager ou de réaliser dans les projets qui font l'objet de travaux des aménagements pour compenser les pertes.

2120 Donc dans la mesure du possible, on veut soit recréer des frayères ou souvent aussi – actuellement, il y a beaucoup de ponceaux sur les cours d'eau qui sont traversés par la route 389 qui ne permettent pas au poisson de franchir le cours d'eau – donc en remplaçant les ponceaux, en s'assurant que les ponceaux soient des ouvrages franchissables par le poisson, donc on va permettre de créer des nouveaux habitats pour le poisson.

Donc tout ça va être comptabilisé pour s'assurer que ce qu'on détruit comme habitats soit, au final, remplacé en termes de superficie.

2125 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Est-ce que je me trompe, c'est Pêches et Océans ou Environnement Canada qui a cette responsabilité-là?

2130 **PAR Mme SYLVIE TANGUAY :**

Bien en fait, Pêches et Océans est effectivement impliqué dans le dossier, puis il y a aussi, bien, au niveau provincial, le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs qui ont des responsabilités aussi en ce qui concerne l'habitat du poisson.

2135 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Pour Faune et Parcs, est-ce que vous pourriez nous en dire plus en termes d'encadrement?

2140 **PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :**

Oui effectivement. C'est nous qui recevons le programme de compensation puis qui faisons l'analyse des travaux à compenser.

2145 C'est les superficies affectées effectivement en mètres carrés qui doivent – nous, ce qu'on demande, on fait les avis au ministère de l'Environnement pour en fait éviter, minimiser, compenser. Si c'est pas possible d'éviter et de minimiser, ça prend des compensations.

Donc nous, on regarde les types de travaux proposés, etc.

2150 Nous, l'impact, on le voit plus dans l'habitat du poisson, c'est justement la libre circulation du poisson avec la pose de nombreux ponceaux qu'on voit dans ce projet-ci. Il y a des espèces indésirables aussi qui sont problématiques, malheureusement, sur le long de la 389, et c'est ça notre préoccupation dans ce projet-là.

2155 En fait, si on permet la libre circulation de ces espèces-là, il y aura un impact disons dans d'autres cours d'eau. C'est ça, c'est sur ce sujet-là que nous, on regarde beaucoup et c'est là-dessus qu'on va regarder pour les mesures de compensation.

2160 C'est pas nécessairement souhaitable la libre circulation à certains endroits le long de la 389.

2165 Le type de travaux, ça peut être des aménagements, ça, je peux vous en parler un petit peu. Nous, on regarde puis on analyse si c'est caractériser le milieu, on essaie de compenser ou même la même valeur écologique en fait, même milieu perdu par un autre milieu comparable ou de plus grande valeur.

Donc c'est toute une analyse qu'on fait par la suite lorsque c'est soumis, le projet.

C'est tronçon par tronçon, c'est point par point, c'est comme ça que c'est regardé.

2170 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

On parle de Pêches et Océans, est-ce que vous vous concertez avec Pêches et Océans pour ce qui est des exigences éventuelles?

2175 **PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :**

Nous essayons, mais c'est pas dans tous les cas.

2180 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Puis pour ce qui est du cas précis qui nous concerne?

2185 **PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :**

Je n'ai pas entendu parler.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2190 OK. Donc éventuellement, le promoteur pourrait se ramasser avec deux (2) séries de mesures de compensation?

PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :

2195 Oui monsieur.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Qui se superposeraient?

2200

PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :

Oui.

2205 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

2210 L'autre question, bon évidemment, nous, notre mandat s'attarde à trois (3) sujets qui sont assujettis à l'étude d'impact; on sait d'autre part qu'à l'intérieur même des projets, il y a des segments non assujettis, il y a même certains segments de la route 389 qui pourraient éventuellement être réalisés qui seraient éventuellement pas soumis à l'étude d'impact, on parle d'homogénéisation en quelque sorte des exigences.

Est-ce que c'est des exigences qui peuvent être différentes entre les projets assujettis et les projets non assujettis?

2215

PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :

Oui. C'est pas évalué de la même façon, effectivement.

2220 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Est-ce que vous pourriez nous expliquer pourquoi?

2225 **PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :**

Les processus sont différents. Comme par exemple ici, nous, on fait les avis au ministère de l'Environnement pour les compensations, parce qu'il y a la procédure. Donc c'est soumis à l'article 31.1.

2230 Donc nous, on a l'article d'un Règlement sur les habitats fauniques, l'article 47 qui dit que le promoteur qui est ici le MTQ n'a pas besoin d'autorisation en vertu de notre loi. Donc nous, on fait les avis dans la Procédure des évaluations environnementales, puis ce projet-là, c'est comme ça qu'on va le traiter.

2235 Donc nous, on se consulte avec le ministère de l'Environnement et on travaille avec le promoteur pour les compensations pour tous les tronçons qui ont été présentés aujourd'hui.

Pour tous les autres tronçons qui ne sont pas soumis à la procédure, donc on en a parlé hier et avant-hier, c'est traité en région. Donc c'est nous qui les avons, ces tronçons-là.

2240 Je peux vous en parler pour la procédure, on parlait du RNI, le Règlement sur les normes d'intervention en milieu forestier.

2245 Donc si c'est le tronçon, par exemple le kilomètre – parce qu'ici, c'est les terres du domaine de l'État, donc c'est pour ça que ce règlement-là s'applique. C'est le secteur Forêt dans mon ministère qui applique ce règlement-là. Moi, je suis à la Faune, puis il y a la Forêt. Donc c'est pour ça que la route 389 est assujettie au Règlement sur les normes d'intervention.

2250 Donc eux travaillent sur la route 389 sur ces tronçons-là. C'est différent, c'est traité différemment parce que c'est ce règlement-là qui s'applique.

Donc il n'y a pas d'audiences publiques, il n'y a pas de c.a., c'est ce règlement-là. Donc il y a des ententes en région pour l'application d'une entente qu'on a avec le ministère des Transports, ministère de l'Environnement et le MFFP.

2255 Et c'est des allègements administratifs aussi qu'il y a dans ces ententes-là. Donc le RNI s'applique, puis quand c'est impossible d'appliquer le règlement parce que c'est normé, on a des demandes. Là, ça va au ministère de l'Environnement et à moi en région pour appliquer la Loi sur la conservation et mise en valeur de la faune.

2260 Donc c'est traité différemment, puis on n'a pas toujours le ministère des Pêches et Océans aussi, je les vois pas toujours dans les projets, des fois oui puis des fois non. Là, on n'a pas travaillé ensemble en concertation avec Pêches et Océans.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2265 D'expérience peut-être pas reliée directement au projet du ministère des Transports, mais est-ce qu'il peut arriver que des mesures soient contradictoires?

PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :

2270 Oui, parce qu'on calcule pas les pertes de la même façon.

 Nous au gouvernement du Québec, pour l'habitat du poisson, on n'est pas au même niveau au niveau des critères d'analyse. Nous, on travaille en superficie.

2275 Aujourd'hui, hier, on parle de mètres carrés de pertes.

 Puis au fédéral, eux, ils calculent la valeur de productivité de poisson. Donc ils vont plus loin au niveau du calcul.

2280 Nous, on regarde la valeur, c'est juste une superficie en mètres carrés, mais c'est l'habitat du poisson, puis l'habitat du poisson, c'est pas juste s'il y a du poisson. C'est pas parce qu'il y a un poisson qui est là que c'est l'habitat du poisson ou qu'il y en a pas. Il pourrait ne pas en avoir mais qu'il l'utilise plus tard, par exemple, ou dans une autre période de l'année. Ça veut pas dire que c'est pas un habitat du poisson.

 En fait plusieurs cours d'eau sur la Côte-Nord sont considérés comme l'habitat du poisson d'office, parce que plusieurs rivières, les plans d'eau ici, c'est beaucoup l'habitat du poisson, c'est colonisé, beaucoup l'omble de fontaine le long de la 389 effectivement.

2290 Donc c'est ça. Puis là, nous, on parle pas de productivité. Le fédéral, c'est comme ça, eux, qu'ils calculent.

2295 Donc nous, c'est pas comme ça. Nous, on va regarder les pertes affectées, les superficies de l'habitat du poisson, la pose de ponceaux par exemple, des empiètements qu'il y a peut-être dans des plans d'eau, c'est tout regardé, puis on regarde les superficies puis on essaie de compenser dans le milieu si c'est possible sur place, comme madame Tanguay vient d'expliquer.

2300 Si c'est pas possible, on peut aller même jusqu'à une compensation financière. Ça, j'ai un dossier avec le ministère des Transports justement, ça arrive qu'on peut y aller avec une compensation, pas en créant un autre milieu, mais en compensant dans un fonds, ça reste sur la Côte-Nord. C'est un fonds de la Fondation de la faune qui est géré à Québec puis retransmis en région pour des projets pour compenser dans l'habitat du poisson.

2305 Donc nous au ministère, on a des calculs qu'on fait en collaboration avec le ministère des Transports à Québec au central, puis on calcule en région quand c'est impossible de le faire sur place, puis c'est des transferts budgétaires à ce moment-là. Ça, ça arrive aussi.

2310 Mais je travaille pas vraiment dans le projet comme tel avec le ministère Pêches et Océans à toutes les fois qu'on a des projets dans l'habitat du poisson.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2315 Puis pour ce qui est du projet actuellement de la 389, est-ce que vous êtes déjà dans le concret ou vous êtes juste dans le préambule pour ce qui est de commencer à dessiner en quelque sorte l'éventuel encadrement qui serait demandé au promoteur?

PAR Mme MARJOLAINE BESSETTE :

2320 Concrètement dans le projet ici pour les trois (3) tronçons, moi, j'ai eu un rapport sectoriel sur la caractérisation de l'habitat du poisson tout dernièrement. Je l'avais pas eu en amont au départ, puis c'est juste le projet E.

2325 Je sais pas s'il y en a dans les projets B et D. j'ai vérifié, je ne l'ai pas. Je sais pas s'il existe, probablement, je sais pas.

2330 Concrètement, j'ai regardé les pertes qui ont été identifiées, puis on parlait de quatre mille cent mètres carrés (4100 m²), mais ça, il faudrait regarder plus en profondeur. Là, on n'est pas dans le concret.

Puis ce qui se fait habituellement, ce que j'ai connu aussi, c'est quand les travaux sont faits, c'est là qu'on connaît plus les pertes affectées. C'est comme un petit peu – là, présentement, c'est préliminaire on peut dire, les pertes, parce que ça peut différer pendant les travaux. Ça arrive assez souvent.

2335 Puis on travaille en collaboration avec le ministère de l'Environnement quand c'est des pertes dans l'émission après décret, après l'émission du certificat d'autorisation.

2340 Parce qu'après ça, c'est le ministère de l'Environnement qui émet les certificats d'autorisation, puis les projets se font par la suite, puis c'est le Centre de contrôle environnemental qui fait les suivis.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2345 OK. Pour le ministère du Développement durable, ce que je comprends, c'est que Faune et Parcs vous produit des avis, est-ce que vous faites un certain arbitrage quant aux conditions qui sont afférentes aux certificats d'autorisation ou encore, nous faire comprendre aussi, évidemment la préoccupation, c'est les segments assujettis, comme madame le soulignait, versus les segments non assujettis qui sont sous 22, certificats d'autorisation.

2350 Alors en termes d'homogénéité en quelque sorte des exigences, entre autres pour ce qui est de l'habitat du poisson, comment vous arbitrez ça?

2355 Est-ce que vous prenez intégralement les avis du ministère Faune et Parcs puis on les applique? Ou encore, est-ce que vous conditionnez une partie de ces éléments-là dans les certificats d'autorisation?

Puis comment vous composez avec Pêches et Océans évidemment?

2360 Alors nous expliquer, discerner en quelque sorte qui fait quoi, puis comment vous le faites, aussi bien pour les segments assujettis que ceux qui ne le sont pas.

PAR Mme VALÉRIE ST-AMANT :

2365 Bon, je vais répondre en différentes étapes. Premièrement, pour ce qui est de Pêches et Océans, ce qu'il faut savoir, c'est à l'initiateur du projet d'obtenir les autorisations qu'il a besoin pour réaliser son projet.

2370 Dans ce cas-ci, l'autorisation qu'il a à obtenir de la part de Pêches et Océans, il va la chercher de lui-même et ça passe pas à travers la Procédure d'évaluation environnementale provinciale.

2375 Ce qui fait que nous, au ministère, puisque nous avons une autorité compétente au sein du gouvernement provincial en matière de poisson, on ne va pas consulter Pêches et Océans pour obtenir leur avis, puisque nous avons déjà cette expertise-là au gouvernement provincial.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2380 Donc on revient au scénario où le promoteur va devoir composer avec deux (2) catégories d'exigences, c'est ce que je comprends?

PAR Mme VALÉRIE ST-AMANT :

2385 Exactement. S'il y a lieu. Puis encore, c'est à savoir s'il y a des autorisations à obtenir, ça, c'est vraiment à eux autres à établir ça.

2390 Pour ce qui est de la distinction entre les segments assujettis et les segments non assujettis, pour ce qui est de l'assujetti, comme madame Bessette l'a précisé, nous les consultons à deux (2) étapes de la procédure d'office, soit en recevabilité et ensuite en acceptabilité environnementale.

En recevabilité, les gens de la Faune vont nous donner tous leurs commentaires, toutes leurs demandes concernant les éléments qui doivent apparaître dans l'étude d'impact afin de pouvoir par la suite faire une analyse d'acceptabilité environnementale.

2395 Ça peut être, par exemple, d'obtenir une caractérisation plus précise de certains secteurs ou de tous les cours d'eau, mais cette caractérisation-là peut être demandée, oui pour l'acceptabilité, mais pourrait aussi être demandée à une étape ultérieure au certificat d'autorisation par exemple, puisque, comme Marjolaine l'a dit, d'ici au certificat d'autorisation, il peut y avoir beaucoup beaucoup de raffinement en termes de conception du projet, et l'impact sur le milieu va être bien mieux précisé à ce moment-là.

2400 Ce qui fait que la manière dont on procède de façon générale avec l'impact sur l'habitat du poisson, c'est d'inscrire en conditions de décret des exigences pour que le promoteur remplisse une compensation en matière d'habitat du poisson.

2405 Puis tout ça, c'est souvent sous forme d'un programme dans lequel il va y avoir, il va préciser, bon, dans tel segment de route, il y a tel et tel cours d'eau, on a fait la caractérisation en amont, en aval, on a de l'habitat du poisson, donc on doit assurer un passage, voilà la perte qui va être faite, qui va être faite par les travaux, voilà les travaux d'aménagement que nous allons faire pour pouvoir les compenser.

2410 Donc après le décret, avant les certificats d'autorisation, le promoteur devra réaliser tout cet exercice-là. Il peut le faire en étape. Dans un projet comme celui de la 389, c'est certainement comme ça qu'on va l'attendre, en fait soit certificat par certificat et non pas nécessairement tout le projet d'un coup, puisqu'on a vraiment des longueurs de tronçons qui sont très très importantes.

2415

Mais pour ce qui est de répondre à votre question au sujet des demandes du ministère de la Faune, oui, c'est l'autorité compétente. Nous, on se fie beaucoup beaucoup sur leurs demandes.

2420 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

2425 Donc en quelque sorte, c'est ce qui expliquerait pourquoi on n'a pas, en quelque sorte, les conditions détaillées dans l'étude d'impact, c'est que ça se fait à l'étape, puis c'est un peu ça la réponse du promoteur de nous dire, bien, c'est à l'étape du certificat d'autorisation qu'on va convenir en quelque sorte des éventuelles mesures de compensation. Puis ça expliquerait pourquoi, comme vous l'avez expliqué, à cause du design, puis le fait qu'on y aille, puis que c'est des ouvrages qui sont quand même – j'aimerais vous entendre aussi sur l'aspect assujetti à l'étude d'impact et certificat d'autorisation sous 22.

2430 Parce qu'on va intervenir dans une certaine mesure dans le milieu qui est similaire, qui est pareil, alors comment vous faites pour en arriver à fixer des conditions en termes d'homogénéité puis d'impacts cumulatifs?

2435 **PAR Mme VALÉRIE ST-AMANT :**

Bien là, on a vraiment un projet qui est assez particulier dans le sens qu'on a un programme de réfection et d'amélioration de toute une route et dont certains tronçons sont assujettis et d'autres ne le sont pas.

2440 De façon générale, les projets qui ne sont pas assujettis ne sont pas traités par la Direction des évaluations environnementales, vont être vraiment traités en région.

2445 Et à ma connaissance – mais là-dessus, je demanderais plutôt à ma collègue Natalie Fantin de vous répondre – à ma connaissance, les projets sont traités tronçon par tronçon, puisqu'ils n'ont pas un portrait global de tous les projets qui s'en viennent ou qui vont venir dans les mois et les années qui vont venir.

2450 Donc ils doivent être, à ma connaissance, traités de façon distincte chacun, tronçon par tronçon.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2455 Est-ce que vous vous concertez, est-ce qu'il y a des discussions entre la Direction des évaluations environnementales au regard de l'analyse que vous faites des tronçons assujettis, est-ce que vous fournissez de l'information à la Direction régionale?

Madame Fantin, je vous invite à vous avancer, comme ça vous pourrez nous expliquer, vous, de votre côté, comment vous traitez le processus d'autorisation!

2460 D'abord pour vous permettre de compléter, est-ce qu'il y a un échange d'informations? Est-ce que vous vous parlez, en quelque sorte, pour ce qui est de ce processus d'autorisation là? Je veux avoir d'abord votre version à vous!

PAR Mme VALÉRIE ST-AMANT :

2465 Bien oui, on se parle régulièrement par rapport à ce dossier-là.

2470 Mais pour ce qui est vraiment des travaux spécifiques qui ne sont pas assujettis, ça relève vraiment de la Direction régionale et s'ils ont des questions par rapport au traitement qu'on va faire dans le cadre de la procédure, ils sont tout à fait libres de nous poser les questions.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2475 C'est des responsabilités distinctes!

PAR Mme NATALIE FANTIN :

2480 Si je peux me permettre aussi un petit complément d'information! C'est sûr que quand la DÉE traite un dossier d'un projet qui est assujetti, la Direction régionale est quand même consultée également pour recevoir les commentaires. Parce qu'on est quand même les gens qui connaissent, on connaît quand même très bien la région aussi, ça fait qu'on échange assez régulièrement sur ces types de projets là.

2485 Lorsque ce sont des projets qui ne sont pas assujettis à la procédure, comme ma collègue, mon homologue Marjolaine l'a mentionné tout à l'heure, c'est souvent le RNI qui s'applique, à moins de certaines conditions à ce moment-là que nous, on peut être consulté, concerté ou avoir besoin de délivrer un certificat d'autorisation, dépendamment des conditions.

2490 Les conditions dans lesquelles on peut être impliqué, c'est lorsque la route longe un plan d'eau, un cours d'eau permanent ou intermittent, à moins de soixante mètres (60 m). À ce moment-là, l'entente qui est prévue au niveau de l'article 17 du RNI, c'est le secteur Forêt du MFFP qui analyse la demande et qui délivre les autorisations, mais à moins de soixante mètres (60 m), la Faune et l'Environnement sont consultés.

2495 Et lorsqu'il y a empiètement soit sur le littoral ou dans l'écotone riverain, à ce moment-là, il y a également une analyse en région pour un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 qui est délivré.

2500 Puis les effets cumulatifs pour ce projet-là, étant donné la longueur du projet, étant donné qu'il y a certains dossiers qui sont assujettis à la DÉE et qui ne le sont pas, je vous dirais que nous, on l'analyse comme pièce à la pièce lorsqu'on reçoit des demandes de c.a. en région.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2505 Merci. Alors pour le promoteur, comment composez-vous avec tout ça?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

2510 En chef d'orchestre! Vous comprenez qu'il y a différents organismes qui ont différentes responsabilités puis qui donnent des autorisations sur différents sujets.

2515 Bien nous, comme promoteur, bien, il faut composer avec tout ça. Comme on a déjà expliqué, c'est pas à nous à arbitrer qui a juridiction sur quoi. Nous, on a à se conformer aux lois et règlements.

2520 Alors la façon dont on fonctionne, on est allé cogner aux portes de chacun des organismes qu'on sait qui pourraient possiblement avoir autorité sur certaines parties de projets et on a étalé tous nos projets au complet, puis on leur a demandé quelle est votre perception de la façon dont on devrait vous présenter ces projets-là pour aller chercher les autorisations!

2525 Alors on a échangé avec eux. Et c'est en fonction de ça qu'on a organisé notre plan de travail, puis les livrables qu'on aura à faire à chacun de ces organismes-là pour aller chercher les autorisations.

2530 Ça fait que c'est un peu comme ça qu'on l'a fait. Nous, on se pose pas de questions, comment ça se fait que c'est un qui est responsable de telle partie, puis que l'autre est responsable, on se pose pas de questions là-dessus.

2535 Nous autres, on est promoteur de projet et dans le calendrier, puis la séquence des activités de notre projet, dans le cheminement qu'on fait, on s'assure qu'on sera pas rendu à une activité plus loin puis que, oups, on a oublié une étape là, puis on est en retard, puis on l'aura pas.

Donc on se fait un bon plan de match avant de partir, puis on s'assure que chaque pas qu'on va franchir va être le bon.

2535 Puis on communique régulièrement au fur et à mesure de l'évolution de la préparation de
notre conception de projets, parce que là, quand on disait, on sait pas encore c'est quoi les aires
qui vont être touchées au niveau de l'habitat du poisson, il faut comprendre que là, les campagnes
de forage, de sondage sur certaines parties des tracés ou des projets qu'on va faire sont pas tous
complétées, sont en cours présentement. Il y en a qui restent à faire.

2540 Alors toutes ces informations-là vont servir à peaufiner la conception du projet et là, c'est là
qu'on va pouvoir savoir, bien, les pentes de notre route vont être de quelle pente et là, si on
empiète sur un plan d'eau, bien, on va savoir jusqu'où on empiète, quelle surface qu'on a besoin.

2545 Présentement, on peut savoir où est-ce qu'il va y avoir des mesures à prendre, mais
l'ampleur, on le sait pas encore. C'est le complément d'information qui va être capable de nous le
donner.

2550 Puis à ce moment-là, on va être capable de transmettre cette information-là aux organismes
concernés.

Là-dessus, Sylvie, est-ce que tu aurais quelque chose à ajouter?

PAR Mme SYLVIE TANGUAY :

2555 Bien, dans le fond, je pense que tout a pas mal été dit, mais effectivement, dans le fond, on
respecte toujours la réglementation, puis on fait les demandes d'autorisation en fonction du cadre
réglementaire applicable, que ce soit les projets, soit assujettis ou non assujettis, et ce, tant aux
deux (2) paliers, soit Pêches et Océans au fédéral et au ministère de l'Environnement.

2560 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Même au fédéral, on peut ajouter la Garde côtière qui va aller vérifier, est-ce qu'on a les
dégagements pour les ponts, pour des cours d'eau navigables.

2565 Donc il y a un porte-parole à Transports Canada qui, lui, est chargé de diffuser l'information
aux différents organismes fédéraux qui pourraient être concernés de quelque façon que ce soit par
notre projet. Puis cet intervenant-là nous livre le fruit de leurs réflexions en disant, bien, vos travaux
devront respecter telle et telle et telle condition et là, on s'adapte à ces exigences-là.

2570 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Puis advenant un conflit d'exigences entre les différents paliers de gouvernement, dans le
cadre de l'autorisation, comment ça se fait?

2575 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Je peux vous donner un exemple. Si des mesures de compensation pour une même surface sont exigées d'une certaine façon ou dans un certain format pour un organisme et dans un autre format pour l'autre organisme, bien, on peut la compenser deux-trois (2-3) fois de façon différente, là. Ça se peut, ça.

2580 Le même mètre carré de plan d'eau, bien, dans un cas, la mesure de compensation va être une sorte, puis dans l'autre cas, la mesure de compensation va être d'une autre façon.

2585 Et encore là, ce qui est accepté comme mesure de compensation dans un cas puis dans un autre cas, ça peut être complètement différent. Mais nous comme promoteurs, notre mandat, c'est de faire le projet puis d'aller chercher les autorisations.

2590 Ça fait qu'on compense de façon dont c'est négocié avec chacun des organismes, puis c'est ça qu'on fait.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2595 Est-ce que ça pourrait aller jusqu'à retenir les conditions les plus exigeantes de façon à pouvoir répondre aux exigences des différents juridictions?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

2600 Bien, souvent c'est pas nécessairement contradictoire. Des fois, exemple dans les périodes de restriction, où on peut aller travailler, perturber des milieux donnés, des fois ça peut arriver que, exemple, les dates ne correspondent pas exactement. C'est pas les mêmes dates, mettons, c'est pas les mêmes temps où on dira, bien, vous avez pas le droit de faire des travaux à cet endroit-là pour telle et telle raison.

2605 Et des fois, les plages de restriction ne sont pas les mêmes. Bien nous, ce qu'on va faire, si exemple il y en a un qui dit que c'est ces quatre (4) mois-là, puis l'autre dit, c'est ces quatre (4) mois-là, bien nous autres, on va dire à l'entrepreneur, tu travailles dans les autres quatre (4) mois qui restent. C'est tout.

2610 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

D'accord, merci beaucoup.

2615 Pour ce qui est des milieux humides, vous évaluez quand même à plus de neuf hectares (9 ha), aussi, la perte de milieux humides. Donc ça doit faire – évidemment il y a d'abord la Politique de protection des milieux humides, c'est-à-dire éviter, réduire et éventuellement compenser.

2620 Alors j'appréhende un peu la même réponse, c'est-à-dire que là évidemment, c'est plutôt au certificat d'autorisation qu'on va designer ou qu'on va dessiner plus précisément les différentes exigences de compensation.

2625 Alors peut-être nous expliquer comment on va aborder la question de la perte de milieux humides du projet?

PAR Mme VALÉRIE ST-AMANT :

2630 Bien, vous avez raison de dire que les résultats, les hectares finaux vont être déterminés vraiment à la toute fin par les études géotechniques et les plans finaux de construction.

Mais par contre, on va quand même demander au promoteur de démontrer tout l'effort qu'il a fait pour réduire son impact sur les milieux humides et ce, avant le décret.

2635 Il y a deux (2) soirs, je vous ai mentionné qu'on a eu des discussions déjà avec le ministère des Transports au sujet des milieux humides, donc on a entamé des discussions afin d'obtenir de leur part un nouveau document qui serait un document-synthèse pour traiter les trois (3) projets, donc le B, D et E, un document-synthèse qui permettrait vraiment d'avoir une meilleure vision des impacts sur les milieux humides.

2640 Parce que là pour l'instant, les trois (3) études d'impact ont été faites de façon différente, la manière de les présenter, les impacts sur les milieux humides est différente pour chacune des études d'impact. Alors ça devient un exercice qui est très difficile, ardu de notre côté pour vraiment bien saisir tout ce qui sera potentiellement affecté.

2645 Donc on a demandé au promoteur de faire cet exercice-là, donc une synthèse des impacts sur les milieux humides en présentant une cartographie commune pour les trois (3) projets.

2650 Ça n'empêche pas de réutiliser des documents qu'ils ont déjà, mais d'en faire un document qui permettra une analyse pour les trois (3) dossiers, puis de faire ressortir à l'intérieur de cette synthèse-là les milieux humides d'intérêt.

Parce que là, on est sur la Côte-Nord, il y en a beaucoup de milieux humides, mais il y en a qui sont davantage intéressants par rapport à d'autres et c'est ceux-là qu'on voudrait voir apparaître de façon claire.

2655

Dans ce document-là aussi, on leur demande de faire une démonstration claire des efforts d'évitement et de minimisation sur les milieux humides.

2660

Une chose qu'on remarque avec les promoteurs de façon générale, c'est qu'il y a beaucoup de travail qui est fait en amont pour éviter les milieux humides, mais ils ne font pas une démonstration claire à travers leurs documents de ce qu'ils ont fait et pourquoi ils l'ont fait. Donc c'est ce qu'on veut qui apparaisse, puisque ça, dans le fond, tout l'exercice d'éviter, minimiser, compenser, est souvent vite mis de côté par les promoteurs en disant, on va compenser de toute façon!

2665

Mais on veut que ce qui apparaisse en premier lieu, c'est ce qu'ils ont fait pour éviter, ce qu'ils ont fait pour minimiser et puis par la suite, s'il y a impossibilité de faire autrement, de compenser les pertes résiduelles.

2670

Puis cette compensation-là des pertes résiduelles, ce qu'on vise, enfin ce qu'on cherche, ce sera vraiment des projets qui permettent de contrebalancer la perte des services écologiques perdus.

2675

Donc c'est vers ça qu'on a aligné le promoteur. Puis comme je vous l'ai dit mardi soir, les discussions qu'on a eues, bien, dans les discussions qu'on a eues, le promoteur s'est engagé à inclure, en fait tant les tronçons courts que les tronçons longs, ainsi que les projets non visés par la Procédure d'évaluation, donc le A et le C, à travers son plan d'atténuation et de compensation pour les milieux humides.

2680

Mais on en est encore vraiment à une étape de discussions; on a pour l'instant rien de clair.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2685

Ce document-là est en cours de rédaction, en quelque sorte?

PAR Mme VALÉRIE ST-AMANT :

Bien là, ce sera à poser au promoteur comme question.

2690 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Mais vous ne l'avez pas?

2695 **PAR Mme VALÉRIE ST-AMANT :**

Non, on ne l'a pas.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2700 OK. On comprend l'intérêt d'en arriver à discuter de ces mesures-là à l'étape du certificat
d'autorisation. Mais cas de figure, il pourrait arriver un moment où les exigences, alors que le projet
est quand même relativement avancé en termes de planification, peut-il arriver un cas de figure où
on arrive à l'étape du certificat d'autorisation où il y aurait peut-être eu des interventions en amont
qui auraient permis d'éviter d'en arriver avec une situation de compensation X, donc en ayant une
2705 meilleure connaissance en amont des enjeux pour ce qui est d'une éventuelle compensation de
milieux humides, qui permettrait au promoteur peut-être d'éviter justement alors que là, vous
arrivez à l'étape du certificat d'autorisation où la seule option qui serait peut-être possible, ce serait
de dire compensez?

2710 Peut-il arriver des cas de figure, on parle pas spécifiquement pour le projet de 389, mais
pourrait-il arriver ce cas de figure là?

PAR Mme VALÉRIE ST-AMANT :

2715 Je suis pas certaine de bien comprendre ce que vous voulez dire.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2720 À l'étape du certificat d'autorisation, le projet est passablement avancé en termes de
réalisation, en termes de planification.

PAR Mme VALÉRIE ST-AMANT :

Oui.

2725 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Est-ce que l'avantage d'avoir ces connaissances-là en amont, avant le certificat
d'autorisation, de déterminer exactement où on va, est-ce que vous pourriez arriver à l'étape du

2730 certificat d'autorisation où vous auriez pu identifier d'autres mesures antérieures qui auraient permis peut-être d'éviter au lieu de compenser? Est-ce qu'on se comprend?

PAR Mme VALÉRIE ST-AMANT :

2735 En fait, le document-synthèse dont je vous parle, le plan d'atténuation et de compensation qu'on souhaite obtenir, c'est pas un document qu'on va obtenir au c.a. C'est un document qu'on veut obtenir au décret, donc avant le décret.

2740 C'est une forme d'engagement de la part du promoteur à respecter certaines orientations justement afin de réduire au maximum son impact sur le milieu humide.

L'exemple que vous énoncez, soit d'arriver au moment de la construction puis de découvrir la présence de milieux humides qui n'avaient pas été évalués au départ ou...

2745 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Ou même d'en arriver au design du projet qui permettrait justement de pas arriver à une situation...

2750 **PAR Mme VALÉRIE ST-AMANT :**

2755 Ça, ça arrive souvent, je pense, oui, ça arrive effectivement assez fréquemment. Puis dans ce temps-là, bien, on refait la même séquence, on redemande à nouveau au promoteur de nous démontrer pourquoi ils en sont là, puis pourquoi ils peuvent pas faire autrement que de remblayer ou détruire ce milieu-là et de nous démontrer qu'il a fait tous les efforts possibles pour l'éviter.

Mais rendu à cette étape-là, on fonctionne vraiment au cas par cas avec le promoteur.

Mais l'idée est de vraiment essayer de voir l'ensemble.

2760 Ce que je vous disais aussi à propos des milieux humides d'intérêt, c'est que la synthèse devra faire ressortir ces milieux humides là et évidemment, on va chercher à ce que ces milieux humides là ne soient pas affectés par les travaux de la route.

2765 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Merci beaucoup. Monsieur Bérubé, à ce propos-là?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

2770

Bien, je vous ai parlé de la route de contournement de la Scierie, et sur toute la 389, on essaie d'éviter les tuyaux de tôle ondulée galvanisée, parce que l'eau est très acide et que c'est très corrosif. Puis pour une durée de vie espérée d'à peu près trente-cinq-quarante (35-40) ans, bien, force est d'admettre que sur le chemin de la Scierie, au bout de douze (12) ans, ils sont coupés. Donc l'eau est très acide.

2775

Pourquoi l'eau est très acide? Parce qu'on est dans un milieu de tourbières, on est entouré de tourbières.

2780

Je comprends qu'on doit faire tous les efforts pour essayer de les éviter, dans certains cas c'est impossible. On est dans des tourbières. On est entouré de tourbières.

2785

Donc oui, on va faire l'exercice d'essayer de les caractériser, puis d'essayer de discerner quels sont les milieux humides de plus de valeur que les autres, mais dans certains secteurs, les éviter, mission impossible. Mission impossible.

Il y en a à tel point que des fois, on se pose la question, pour les compenser, il faudrait les faire à deux (2) étages, parce qu'il y en a partout!

2790

C'est pas pour rien qu'il y a de la mouche noire sur la 389! C'est parce qu'il y en a des milieux humides. On est entouré de milieux humides. Pas partout, mais dans plusieurs secteurs.

2795

Et déjà pourquoi que la route est si sinueuse et tortueuse que ça, c'est que souvent, on est pris entre un cap de roc puis un lac. Ça fait que le défi est très très très grand de trouver un tracé qui fait qu'on va éviter un ou l'autre. Soit on fait sauter le cap de roc au complet et la montagne presque au complet ou on empiète un peu sur l'eau.

2800

Alors tous ces exercices-là sont faits pour essayer d'arriver à quelque chose qui est objectif puis qui est quand même pas trop cher, puis qui ménage la chèvre et le chou. Mais c'est tout qu'un exercice, puis c'est tout qu'un tour de force de faire ça. Bon.

2805

Donc on va tenter de minimiser autant que faire se peut, dans les cas où je pense qu'il y a des endroits, c'est impossible de ne pas perturber le milieu humide, on va essayer de le restreindre le plus possible. Puis effectivement, dans d'autres cas, bien, on n'a pas le choix, on va être obligé de compenser d'une façon qu'on devra définir, puis entre les différents organismes concernés.

Sylvie, est-ce que tu aurais quelque chose à ajouter là-dessus?

PAR Mme SYLVIE TANGUAY :

2810

La seule petite précision que j'ajouterais, c'est que tantôt, vous avez fait référence à une perte de neuf point six (9,6 ha)...

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2815

Ça varie de neuf point quatre (9,4 ha) à neuf point six (9,6 ha), dépendamment du document.

PAR Mme SYLVIE TANGUAY :

2820

Bien en fait, neuf point six (9,6 ha), c'est pour un projet, le projet E. Le projet D, il y a des pertes qui sont quasi équivalentes, et le projet B un petit peu moins.

2825

Ce qu'on peut mentionner, c'est des pertes qui ont été estimées dans l'étude d'impact sur la base des avant-projets préliminaires, donc il y aura un effort aux étapes de planification qui vont suivre justement d'optimiser les tracés pour essayer d'éviter ou de minimiser les empiètements dans les milieux humides.

Donc cette superficie-là devrait être moindre au final suite à la réalisation du projet.

2830

Puis je me permets aussi en même temps, tantôt il y a eu un chiffre qui a circulé sur les pertes pour l'habitat du poisson, pour le projet E, de quatre mille mètres carrés (4000 m²)...

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2835

Quatre mille cent mètres carrés (4100 m²) dont deux mille quatre cents (2400 m²) sensibles.

PAR Mme SYLVIE TANGUAY :

2840

Oui c'est ça. En fait pour les segments longs, c'est environ trois mille mètres carrés (3000 m²) de pertes. Probablement que ça devait inclure aussi les pertes associées aux segments courts, parce que l'étude sectorielle sur le poisson avait été faite – en fait les caractérisations tant pour les milieux humides que pour l'habitat du poisson, tous les travaux, les inventaires de terrain ont été faits tant pour les segments longs que les segments courts des deux (2) projets, puis c'est pour ça que les chiffres sont un petit peu différents dans les rapports sectoriels versus les chiffres qui sont dans l'étude d'impact.

2845

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2850 Puis on a eu le même défi un peu que le ministère du Développement durable, on avait trois (3) projets distincts avec trois (3) études d'impact distinctes qui sont rédigées de façon un peu différente, puis là, nous, on nous a demandé de regarder l'ensemble de l'œuvre.

2855 Alors ça a été un beau défi, ça. Ce qui fait que c'est pour ça qu'on arrive peut-être pas avec les chiffres exacts, mais c'est une question de compréhension en fonction de l'ensemble des données des trois (3) études qui ont été déposées.

2860 Alors autre élément de compréhension pour la Commission, vous nous mentionniez qu'il y avait un segment qui n'est pas assujéti à l'étude d'impact mais qui ferait l'objet ou qui fait l'objet d'une étude approfondie de la part d'Environnement Canada.

 Est-ce que vous pourriez développer et nous dire sous quel aspect puis dans quelle mesure vous êtes soumis à cette procédure?

2865 **PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :**

 Oui. Bien, les déclencheurs d'une étude d'impact ne sont pas les mêmes au niveau fédéral que provincial.

2870 Au provincial, on en a parlé pas mal, c'est des projets d'un kilomètre (1 km) et plus ou qui ont une emprise moyenne de trente-cinq mètres (35 m) et plus.

2875 Au niveau fédéral, ce qui déclenche l'étude approfondie, c'est quand on a plus de cinquante kilomètres (50 km) de route dans une nouvelle emprise. Eux autres n'ont pas de largeur d'emprise, c'est une longueur de route dans une nouvelle emprise.

 Et c'est pour ça que le projet A a déclenché l'étude approfondie. On a cinquante-trois kilomètres (53 km) de nouvelle route, une nouvelle emprise.

2880 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

 Mais pourtant, c'est une réfection sur une route existante, c'est bien ce que je comprends?

2885 **PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :**

 Bien non. Fermont, c'est plus un nouveau tracé.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2890 OK, on parle de la section Fire Lake-Fermont?

PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :

2895 Fire Lake-Fermont, oui, c'est deux (2) nouveaux tracés puis dans le milieu des deux (2), un bout qu'on fait la réfection du chemin existant en partie.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2900 OK. Donc c'est la différenciation de la réglementation en termes de Règlement sur l'évaluation et l'impact sur l'environnement qui fait qu'en contrepartie, le fédéral, lui, de par sa définition de sa réglementation fait que vous êtes soumis.

PAR M. ANDRÉ BERNATCHEZ :

2905 Oui. Si on avait fait la réfection de la route dans son emprise actuelle, on n'aurait pas eu d'étude d'impact fédérale.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2910 Merci beaucoup. Autre chose? Non.

On aimerait aborder le plan de transport de la région de la Côte-Nord!

2915 À notre connaissance, c'est un document qui date de 2002, est-ce qu'il y a une actualisation du plan de transport qui a été faite?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

2920 Bien en fait, ça ne s'appelle plus plan de transport, ça s'appelle plan de mobilité durable.

Effectivement, il va y avoir une actualisation.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

2925 Déjà au titre!

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

Oui, bien déjà! On a changé le titre.

2930

Probablement à cause des critiques qu'il y avait eues sur la première série de plan de transport. Alors le titre a été changé, puis il est présentement en actualisation.

Les éditions finales ne sont pas terminées. C'est quand même pas mal avancé, mais c'est pas public encore.

2935

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

On va prendre la version 2002, c'est celle qui est publique et qui est connue.

2940

Comment il s'inscrit, le plan de réfection de la 389, dans le plan de transport régional?

Était-il dans le décor déjà en 2002, sûrement?

2945

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

Vous me posez une très bonne question. La personne qui s'est occupé de ce plan de transport là est encore à nos services, on pourrait lui adresser la question puis vous revenir avec la réponse à ce sujet-là.

2950

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Bien, on comprend qu'il est en 2002, puis que là, on est en 2015, mais essayez de nous définir un peu comment il s'inscrit dans le plan de transport.

2955

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

Dans le plan de transport Côte-Nord, un des grands défis, c'est l'accès au territoire. Donc on comprend qu'il y a des réseaux qui ne sont pas encore complétés.

2960

La continuité de la 138, on a fait Natashquan-Kegaska dernièrement, mais de Kegaska à Bonne-Espérance, ce n'est pas relié. Donc il reste à peu près encore quatre cents kilomètres (400 km) de route à construire. C'est le défi. C'est le défi sur la Côte-Nord.

2965 Donc une région faiblement dense au niveau de la population, des défis de transport très importants, beaucoup de modes de transport qui sont complémentaires. C'est-à-dire qu'on a la route, mais sur certains secteurs, le transport aérien est important.

2970 Il y a aussi le transport maritime qui est quelque chose de très important au niveau de l'accessibilité du territoire, l'approvisionnement en denrées, l'approvisionnement en toutes sortes de produits et services, surtout sur la Basse-Côte-Nord, l'île d'Anticosti.

2975 Quand arrive l'hiver, la règle, c'est qu'on dessert nos populations toujours avec au minimum deux (2) modes de transport. Alors la Basse-Côte-Nord, en hiver, le deuxième mode de transport, c'est la piste de motoneige, la piste blanche qui est entretenue complètement par Transports Québec.

2980 Ce qui est très différent des autres pistes de motoneige qui sont de responsabilité des clubs de motoneige. Alors de Kegaska jusqu'à Blanc-Sablon, toute la piste de motoneige en saison hivernale, c'est Transports Québec qui l'entretient via des contrats d'entretien via entrepreneurs. C'est ça.

2985 Dans la période où on est un peu entre les deux (2), on est entre l'hiver et les conditions d'automne ou de printemps, bien, en plus de ça, on va faire appel à des services aériens, hélicoptères et tout ça, pour l'approvisionnement en denrées. Ce sont des défis très importants.

2990 Le coût de la vie y est fortement dépendant, parce qu'on comprend que les coûts de transport, c'est quelque chose qui est très important. Exemple, les gens de la Basse-Côte disent souvent, bien, quand on a la desserte maritime, ils mettent ça sur des conteneurs au bout des quais, puis des fois, bien, en condition d'hiver, on n'est pas capable d'aller chercher nos livraisons, puis ils ont toutes sortes de problématiques. Alors c'est un défi assez important sur la Côte-Nord, vu les distances, vu les facilités d'atteindre ces endroits-là.

2995 On pense à Harrington Harbour qui est une île, c'est pas évident. Mais ils ont un quai en eau profonde, donc le bateau accoste à Harrington Harbour. Mais de Harrington Harbour à Chevery, ça prend un autre petit bateau qui rentre dans les terres puis qui va les approvisionner en toutes sortes de denrées.

3000 On pense aussi à l'approvisionnement en essence.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

 Monsieur Bérubé, je comprends le défi auquel vous avez à faire face en termes d'ensemble de transports pour la Côte-Nord.

3005 Vous comprendrez que nous, notre intérêt, c'est la 389.

Je vous mettrais même, je vous élèverais un petit peu le niveau de difficulté, vous me dites que vous êtes en rédaction pour ce qui est du nouveau plan de transport, essayez de nous donner une primeur voir comment ça va s'inscrire dans votre nouveau plan de transport, la 389!

3010

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

Bien en fait, c'est encore l'accès plus aisé, parce qu'il y a un lien, mais l'accès plus aisé, plus sécuritaire, plus confortable au territoire.

3015

Au niveau de la 389, bien, la finalité, c'est les mines. C'est les mines. Donc il faut composer avec ce qu'ils ont à transporter sur la route pour, exemple, les camions, les bennes de camions qui sont transportées sur des fardiers.

3020

Bien, on a encore, sur la route 389, des ponts à une voie. Alors quand ils arrivent à la hauteur de ces ponts-là, il faut qu'ils lèvent les charges, il faut qu'ils passent par-dessus les garde-corps des ponts puis tout ça. Il y a toutes sortes de contraintes physiques même des fois on a des ponts qui sont à capacité réduite.

3025

On a eu à Hart-Jaune, on a eu le pont aux Pékans, rivière aux Pékans, on a eu toutes sortes de problématiques ces dernières années. Les charges que ces minières-là transportent sont énormes, et les ponts qui commencent à être un peu fatigués dans certains cas n'ont plus la capacité de porter ces charges-là.

3030

Donc exemple, pour des minières, dans certains cas, ils ont été obligés d'y aller par la voie maritime en passant par le Labrador s'il vous plaît et en déchargeant ces produits-là par le Labrador, puis après ça en les acheminant soit par voie ferrée, soit par la route maintenant la Translabradorienne. Mais c'est toute une logistique qui est vraiment très compliquée pour eux.

3035

Ça fait que c'est sûr que le mandat de Transports Québec, c'est aussi de construire des routes pour le transport sécuritaire des biens et de personnes et tout ça, mais c'est aussi le développement économique du Québec.

3040

Alors en ce sens-là, tous les travaux qui seront faits pour améliorer la route 389 puis qui seront à même d'accommoder plus facilement le développement économique au niveau du Plan Nord, puis au niveau des minières, puis au niveau des nouveaux développements, bien, ça va être bien reçu par la population, puis bien reçu aussi par ces industriels-là qui veulent faire du développement.

3045 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Ça m'amène à vous poser une autre question, puis ça concerne en partie le Plan Nord.

3050 On sait qu'il y a des études de faisabilité qui se font pour un troisième lien ferroviaire, j'aimerais vous entendre sur l'intermodalité, parce qu'évidemment, on parlait du hors normes hier, vous nous avez donné des chiffres pour ce qui est du volume du hors normes, vous venez de nous donner un exemple d'équipements qui ont dû prendre la voie maritime puis en partie ferroviaire, puis vous l'avez mentionné, bon, il y a quand même un besoin pour ce qui est du développement minier, c'est quoi les possibilités d'intermodalité entre la 389 puis les liens ferroviaires existants et éventuellement futurs qui sont discutés?

3055

Y a-t-il une possibilité de complémentarité entre ces deux (2) éléments-là?

3060 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Il n'y a pas de voie ferrée est-ouest sur la Côte-Nord pour une raison très simple, c'est que le fjord du Saguenay étant un obstacle presque...

3065 **PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :**

Bien moi, ma préoccupation est surtout nord-sud en fonction de la 389!

3070 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

J'y arrive, j'y arrive!

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

Allez-y.

3075

3080 **PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :**

Alors historiquement, toutes les ressources naturelles venaient du nord, et le vrac, les gros volumes de vrac étaient transportés par voie ferrée du nord au sud et acheminés soit au port de Sept-Îles ou port de Port-Cartier.

3080

Le port de Sept-Îles, en passant, je pense que c'est le port le plus important au niveau des manutentions de volumes de vrac. Donc c'est très très important.

3085 Donc un coup qu'on a acheminé ces ressources-là au port, bien, le reste se fait via le transport maritime.

3090 Au niveau de la législation des différentes voies ferrées nord-sud, une voie ferrée nord-sud qui traverse deux (2) provinces est régie par les lois fédérales. Une voie ferrée qui reste dans la même province est régie par les lois provinciales. Et les deux (2) lois sont complètement différentes.

3095 Dans les lois provinciales, il n'y a pas d'incitatif à partager une voie ferrée. Donc elle appartient à une compagnie privée qui fait la conception de sa voie ferrée et elle n'a pas à la partager avec d'autres entreprises. Ça lui appartient.

3100 Exemple, moi, j'ai assisté à des présentations d'ArcelorMittal qui disaient à une certaine époque, on veut multiplier par cinquante pour cent (50 %) notre production. Et là, ils nous ont fait la présentation, puis eux autres dans leur aire de chargement de leurs trains, bien, c'est pas compliqué, la boucle qu'ils faisaient pour faire le chargement, tu sais, le train tourne en rond puis il charge chacun des wagons, bien, ils multipliaient par cinquante pour cent (50 %) la longueur du cercle. C'était une règle vraiment linéaire entre on veut augmenter de cinquante pour cent (50 %), nos trains vont augmenter de cinquante pour cent (50 %) leur longueur, puis nos aires de chargement, on va les augmenter de cinquante pour cent (50 %).

3105 Puis moi, j'ai posé la question, bien, c'est parce qu'il y a d'autres projets dans le nord, avez-vous pensé que vous pourriez peut-être partager la voie ferrée avec d'autres puis faire la conception en conséquence que, bien, exemple, si Champion Minerals s'en va s'installer à une autre place, puis c'est dans les airs présentement, c'est des projets qui se discutent beaucoup, bien, y aurait-il possibilité que vous fassiez un petit peu plus grand puis vous pourriez les accommoder, parce qu'ils vont aller à Port-Cartier eux autres aussi, bon!

3110 Pour l'entreprise privée, si la législation ne les force pas à partager leur voie ferrée, bien, il n'y a pas d'incitatif. En plus, c'est un concurrent. Ça fait que ça les fait pas vibrer très très fort.

3115 Puis l'autre affaire, c'est celle-là qui est de Cliffs. Cliffs, eux autres, ils ont une voie ferrée qui traverse deux (2) provinces. Ils vont aussi au Labrador.

3120 Et dans la législation fédérale qui donne le droit d'opérer une voie ferrée, bien par exemple, ils ont l'obligation de garder dans leurs trains une certaine partie de wagons qui seraient réservés aux besoins de Schefferville-Kawawachikamach et Kawawachikamach-Schefferville m'ont appelé à un moment donné, puis ils ont dit, bien monsieur Bérubé, on a de la misère avec Cliffs asteur, parce qu'ils ne laissent pas tellement de place sur le train pour nos affaires à nous autres, tout ça!

3125 Bien, j'ai dit, pas de problème, c'est une législation fédérale, appelez l'ombudsman fédéral, plaignez-vous puis d'après moi, ils vont vous accommoder pour vous donner plus de wagons un petit peu pour transporter les marchandises puis les personnes. Puis c'est exactement ce qui est arrivé, bon.

3130 Alors la même problématique, quand le gouvernement du Québec a commencé à parler d'une voie ferrée entre Fermont et Sept-Îles qui serait partagée par plusieurs utilisateurs, bien là, ils ont dit, on va s'organiser pour que la loi qui la régit permette ou force ou incite à partager la même voie ferrée pour plusieurs utilisateurs.

3135 Donc là, on parlait plutôt d'une autoroute ferrée, c'est-à-dire que plusieurs utilisateurs au nord pourraient avoir des embranchements et se servir de cette autoroute ferrée là à grand débit qui pourrait partir de Fermont, rassembler tout ça, puis plusieurs utilisateurs pourraient acheminer leur minerai vers Sept-Îles.

3140 Et là, il y a un aussi toutes sortes de formules qui ont été discutées ou pensées, à savoir comment le financement de cette autoroute ferrée là pourrait se faire à travers les différents utilisateurs! La formule n'est pas encore définie. Il y a toutes sortes de projets puis d'ententes qui ont été mis de l'avant, mais tout ça n'a pas été ficelé avec les potentiels utilisateurs futurs, puis le projet n'a pas encore pris forme.

3145 Il y a des mandats qui ont été donnés, notamment AECOM à un moment donné pour faire les études de tracés. Il y a des approches qui ont été faites auprès du CN pour voir s'ils seraient intéressés à exploiter le volet exploitation de cette voie ferrée là.

3150 Mais pour l'instant, il y a rien de ficelé, puis on est encore au niveau des hypothèses puis quelles seraient les conditions gagnantes pour que ça fasse l'affaire de plus d'utilisateurs possibles.

3155 Parce qu'une chose qui est sûre, c'est que les futures minières, bien, elles n'auront pas toute chacune leur voie ferrée différente, puis il n'y aura pas vingt-cinq (25) voies ferrées qui vont arriver du nord, parce qu'elles vont être de propriété privée, puis elles vont appartenir à quelqu'un chacune d'entre elles en silo. Ça, c'est pas le souhait pantoute.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

3160 À terme dans un monde idéal, en supposant que le lien se réalise, est-ce que ça permettrait éventuellement de soulager la 389 de certains trafics lourds?

PAR M. MICHEL BÉRUBÉ :

3165 Absolument, c'est certain. Parce que tout ce qui passe par la voie maritime, puis qui emprunte après ça la voie ferrée, bien, c'est autant de conditions au niveau de la sécurité, parce que le voisinage entre ce type de véhicules là puis des véhicules de promenades puis des choses comme ça, bien, c'est sûr que ça se fait difficilement.

3170 L'autre chose aussi souvent, c'est que les transporteurs lourds qui font affaire avec les industriels, autant les alumineries que les minières, souvent ils voyagent en convoi. Alors là, ils font un chargement mettons d'équipement particulier, bien, ils voyagent ensemble. Ça fait que souvent, ça fait des convois assez longs qui causent des problèmes de sécurité, puis de l'insécurité juste pour les usagers de la route à côtoyer ces gros chargements là, c'est pas évident.

3175 Donc c'est sûr que tout ce qui va sortir de la route puis qui va emprunter les autres modes de transport, ça va être autant de sécurité qu'on va gagner.

3180 L'autre chose aussi, c'est que la crise forestière, c'est sûr qu'au niveau économique, ça n'a pas été très très plaisant. Mais au niveau de la dégradation de la route 138, on l'a vue. C'est sûr qu'on l'a vue.

3185 Les orniérages, la dégradation accélérée, fissurations, bien, ça l'a diminué beaucoup. Ça l'a diminué beaucoup, ça, on peut le dire.

3190 Aussi, quand il y a eu les phases Alouette phase 2 puis tout ce genre de choses là, bien effectivement, on voyait des transports hors normes de toutes dimensions, des formes vraiment étranges qui passaient sur la 138; là maintenant c'est beaucoup plus, il n'y en a presque plus de ce genre de véhicules là qui passent présentement. Ça fait que c'est sûr qu'au niveau de la durabilité des routes, bien, ça paraît.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

3195 Merci beaucoup monsieur Bérubé.

Peut-être interpeller les gens de la Société de l'expansion de Baie-Comeau?

PAR M. RICHARD FOURNIER :

3200 C'est ça.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

3205 Vous faites quand même une certaine vigie, on sait qu'évidemment dans le portrait, il y a le Plan Nord. Vous devez faire une vigie un peu du type de projets qui se développeraient éventuellement dans le cadre du Plan Nord.

3210 Est-ce qu'il y a une évaluation qui a été faite de l'éventuelle circulation que les projets, s'ils se réalisaient, généreraient au niveau de l'utilisation de la 389?

PAR M. RICHARD FOURNIER :

3215 Pas spécifiquement. Qu'est-ce qu'on a regardé, c'est plutôt c'était quoi l'offre qu'on avait en terrain. On savait qu'on avait un manque dans les terrains grand gabarit ou grande superficie.

On n'a pas fait d'études détaillées de qui qui pourrait s'installer à ces endroits-là.

Par contre, on discute avec des promoteurs.

3220 Je dirais que l'avantage compétitif qu'on a, nous autres, ici à Baie-Comeau, je crois que c'est la possibilité d'avoir des grands terrains. On a beaucoup d'électricité. Ça fait que c'est intéressant pour la Ville d'avoir ces superficies-là disponibles éventuellement.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

3225 Donc vous évidemment, votre principal intérêt, c'est surtout le développement au niveau local; votre vision de développement, vous portez surtout l'attention du potentiel de développement au niveau local, c'est bien ça?

PAR M. RICHARD FOURNIER :

Oui.

PAR M. OSSAMA KHADDOUR :

3235 En fait, je pense pas que le gouvernement non plus ait une idée précise des activités ou des projets qui vont avoir lieu suite à l'adoption de la nouvelle version du Plan Nord.

3240 Pour l'instant, tout le monde est en train de préparer un contexte favorable, un contexte adéquat pour la mise en branle, pour la mise en œuvre des projets potentiels.

3245 Et je pense que ce soit pour la ville de Baie-Comeau, comme c'est la même chose pour la MRC de Manicouagan, franchement non, on n'a pas d'idées précises, on n'a pas de projets spécifiques, mais on ressent le besoin que le territoire soit plus accueillant, que le territoire soit mieux équipé pour des éventuelles activités.

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

3250 Merci beaucoup.

Madame Boutin, est-ce qu'il y a des nouvelles personnes qui se sont inscrites? Merci beaucoup.

3255 **MOT DE LA FIN**

PAR LE COMMISSAIRE RESPONSABLE :

3260 Alors ceci conclut nos travaux. Alors le registre est évidemment fermé, il n'a pas été beaucoup utilisé cet après-midi.

3265 La Commission constate que des informations complémentaires sont attendues pour répondre à certaines questions. Évidemment, on compte les recevoir d'ici quarante-huit (48) heures pour les rendre disponibles aux gens qui vont préparer leur mémoire.

3270 Alors ces renseignements seront aussitôt rendus publics afin qu'ils soient utiles à la préparation des mémoires, à l'expression des opinions des participants au moment de la deuxième partie de l'audience qui est prévue le 17 novembre prochain à dix-neuf heures (19 h) au Centre communautaire de Pessamit et le 18 novembre suivant à dix-neuf heures (19 h) ici même.

3275 Donc entre-temps, la Commission poursuit ses travaux. Elle consent à recevoir jusqu'au 27 octobre à seize heures (16 h) les questions provenant tant des personnes qui n'ont pu assister aux séances que des participants actuellement présents.

Il appartient à la Commission d'apprécier l'intérêt qu'elles présentent pour les travaux de la Commission et de déterminer si les informations déjà fournies suffisent pour y répondre.

3280 De plus, il appartient à chaque personne qui fait parvenir une question à la Commission de s'assurer que l'information n'a pas déjà été traitée depuis le début de la première partie de

l'audience. Il est donc de la responsabilité de tous de vérifier la pertinence de l'information avant de faire parvenir une question à la Commission.

3285 La Commission se réserve évidemment le droit de disposer des questions en fonction de leur pertinence; les participants se doivent de faire le suivi nécessaire afin d'identifier les réponses parmi les documents déposés officiellement et rendus publics par la Commission.

3290 Les questions et les réponses ainsi que les nouveaux documents obtenus seront déposés officiellement et rendus publics. Ils deviendront accessibles par Internet et vous pouvez vous rendre au Bureau politique de Pessamit ou à la Bibliothèque Alice-Lane à Baie-Comeau pour y accéder.

3295 L'ensemble du dossier est également disponible dans les centres de consultation dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle et également sur le site Web du Bureau d'audiences publiques.

3300 Je vous rappelle qu'il est important de manifester votre intention de déposer et de présenter un mémoire écrit ou une opinion verbale auprès de madame Boutin, notre coordonnatrice, au plus tard le 3 novembre prochain. L'objectif vise à préparer l'horaire de la deuxième partie de l'audience publique.

3305 En deuxième partie de l'audience, la disposition de la salle est bien différente. Seule la table des participants et celle de la Commission demeurent en place. Le promoteur et les personnes-ressources qui souhaitent être présents seront les bienvenus, toutefois ils ne seront plus appelés à intervenir devant la présente Commission et n'auront plus de rôle particulier à assumer.

3310 Cette deuxième partie est exclusivement consacrée à la présentation des opinions des citoyens, des groupes, des municipalités et des organismes municipaux ou paramunicipaux sur le projet et ses répercussions.

3315 Nous accorderons quinze (15) minutes pour ce qui est de la présentation des mémoires. Il va de soi que nous pourrons échanger avec vous pour préciser et éclaircir certains points de votre opinion. Les mémoires demeurent confidentiels jusqu'au moment de leur présentation devant la Commission. Et c'est important de nous les faire parvenir à l'avance justement pour se préparer pour pouvoir échanger intelligemment avec vous quant aux propos que vous allez nous présenter.

3320 Donc les règles de participation! Le BAPE a élaboré des règles de participation visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Elles portent notamment sur le respect du droit d'auteur, le respect de la vie privée et des personnes. Certaines règles ont trait aux propos qui ne doivent pas par exemple être diffamatoires ou injurieux. Ces règles de participation sont

disponibles dans le site Web du BAPE et elles sont également contenues dans une documentation qui est disponible à l'arrière.

3325 Comment exprimer votre opinion! Il existe, je le rappelle, trois (3) façons d'exprimer votre opinion : déposer un mémoire et le présenter en séance publique; déposer un mémoire sans le présenter en séance publique; ou exprimer verbalement votre opinion en séance publique sans déposer un mémoire.

3330 De façon à ce que les positions d'un organisme soient communiquées le plus fidèlement possible à la Commission d'enquête, il est recommandé qu'il dépose un mémoire. S'il doit être présenté en séance publique, l'organisme désigne la personne autorisée à le présenter en indiquant la fonction qu'elle occupe.

3335 Donc pour vous aider à préparer votre présentation verbale ou votre mémoire, le BAPE met à votre disposition un document décrivant les modalités de participation à l'audience et les modalités plus particulières du mémoire. Elles peuvent être consultées dans le site Web du BAPE et dans une documentation également disponible à l'accueil.

3340 Vous devez transmettre un avis d'intention de faire la présentation verbale ou de déposer un mémoire au moins deux (2) semaines avant le début de la deuxième partie de l'audience, c'est-à-dire le 3 novembre. Le formulaire d'Avis d'intention est disponible à l'accueil ou sur le site Web du Bureau d'audiences publiques.

3345 Pour nous permettre de prendre connaissance de votre mémoire et de bien comprendre votre opinion, nous vous invitons à nous transmettre votre mémoire au secrétariat au plus tard le 12 novembre prochain.

3350 Pour terminer, je remercie le porte-parole du promoteur, monsieur Bérubé, votre équipe, de même que les personnes-ressources des différents ministères qui nous ont appuyés dans notre questionnement.

Merci aux participants d'avoir questionné ce projet qui nous a permis d'approfondir différentes facettes.

3355 Je remercie également les gens de la technique, monsieur Grenier, monsieur Métivier, merci, monsieur Jérôme Turcotte qui assure la webdiffusion. Madame Proulx notre sténotypiste, ainsi que l'équipe de la Commission d'enquête, madame Lavoie, madame Laurence Morin-Rivet, madame Boutin et madame Olivier, merci.

3360

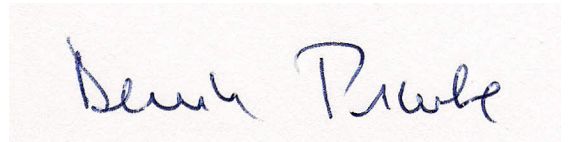
Évidemment, nous avons aussi deux (2) analystes qui sont en appui à la Commission, madame Catherine Plasse et monsieur Rafael Carvalho qui vont prendre connaissance de l'ensemble de la documentation et qui vont nous appuyer dans notre analyse.

3365

Donc merci encore de votre participation à cette première partie de l'audience. Merci et bonne fin de journée.

3370

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.

A handwritten signature in blue ink that reads "Denise Proulx". The signature is written in a cursive style and is positioned above the printed name.

DENISE PROULX, s.o.

3375