

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

ÉTAIENT PRÉSENTS : **M. MICHEL GERMAIN, président**
 M. JACQUES LOCAT, commissaire

**ENQUÊTE ET AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION D'UN
DUC-D'ALBE AU QUAI GARAGE DE TADOUSSAC
PAR LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 7 décembre 2016 à 10 h
Église de Tadoussac
108, rue du Bord de l'Eau
Tadoussac

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'AVANT-MIDI DU 7 DÉCEMBRE 2016

MOT DU PRÉSIDENT.....	1
-----------------------	---

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

MUNICIPALITÉ DE TADOUSSAC, M. HUGUES TREMBLAY (DM20).....	2
MUNICIPALITÉ LES ESCOUMINS, M. ANDRÉ DESROSIERS (DM7).....	5
SACOPAN, Mme MARJORIE DESCHÊNES (DM21)	10
MUNICIPALITÉ DE BERGERONNES, M. FRANCIS BOUCHARD ET Mme JOËLLE PIERRE (DM19)	13
M. GUY THERRIEN.....	16
LA CORPORATION VÉLOROUTE DES BALEINES, MM. DENIS VILLENEUVE ET GINO DESMEULES (DM2).....	20
RIPCO INC., MM. STÉPHANE DUFOUR ET YVES TREMBLAY (DM22).....	26
SOCIÉTÉ D'EXPANSION DE BAIE-COMEAU, M. PAUL JONCAS.....	28

MOT DE LA FIN	34
---------------------	----

FIN DE L'AUDIENCE

SÉANCE DE L'AVANT-MIDI DU 7 DÉCEMBRE 2016
MOT DU PRÉSIDENT

M. MICHEL GERMAIN, PRÉSIDENT :

5 Bienvenue à cette deuxième séance de la deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de construction d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac par la Société des traversiers du Québec.

10 Je rappelle que tous les propos de la deuxième partie seront enregistrés et retranscrits en sténographie. La transcription de la séance d'aujourd'hui sera accessible dans environ une semaine dans les centres de documentation et par accès Internet aux centres de consultation dont vous trouvez la liste à l'arrière de la salle et également dans le site Web du BAPE.

15 Je rappelle également que nous avons tenu, les 8 et 9 novembre derniers, la première partie de l'audience publique qui avait pour objectif d'obtenir l'information nécessaire à une meilleure compréhension du projet et de ses répercussions. La deuxième partie de l'audience publique a pour but de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le projet, d'émettre des commentaires, de faire des suggestions ou de proposer des modifications au projet.

20 Nous demandons aux personnes qui ont fait connaître leur intention de faire une présentation et dont la présentation est prévue aujourd'hui de se présenter, si ce n'est déjà fait, au secrétariat à l'arrière de la salle pour aviser de leur présence. Le temps alloué pour chaque présentation est de 15 minutes. Au besoin, la commission d'enquête échangera avec les présentateurs de mémoire afin de préciser, si besoin est, leur point de vue.

25 Si le temps nous le permet, les personnes qui veulent présenter un point de vue verbalement, qui ne sont pas déjà inscrites, pourront le faire en s'inscrivant au registre à l'arrière de la salle. Ces personnes seront appelées par ordre d'inscription et elles disposeront de 10 minutes pour leur présentation.

30 À l'heure actuelle, nous avons 8 présentations qui sont prévues à l'horaire aujourd'hui. Et d'ailleurs, je demande la collaboration de chacun pour respecter le temps alloué à la présentation des mémoires.

35 Par ailleurs, le BAPE a élaboré des règles de participation visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées, elles sont disponibles dans le site Web du BAPE. Elles sont aussi contenues dans un document disponible à l'accueil.

40 Nous soulignons également que tout comme le promoteur et les personnes-ressources, toute personne ici présente a la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans un mémoire ou dans la présentation d'une personne. Ce droit doit servir uniquement à rectifier des faits et non pas à se prononcer sur les opinions émises par les autres. Il ne s'agit donc pas de débattre des positions exprimées, mais bien de corriger des données erronées.

Pour vous prévaloir de ce droit, vous devez vous inscrire au registre tenu à l'arrière de la salle. Les personnes qui y sont inscrites seront invitées, à la fin de la séance, pour intervenir.

Par ailleurs, les documents déposés au cours de l'audience publique et les transcriptions, bon comme je l'ai dit, seront disponibles dans les centres de documentation ainsi que dans le site Web du BAPE et pourront être consultés par Internet aux centres et aussi en version papier ici, dans ce cas-ci, aux centres de consultation de la région. L'adresse des centres est disponible à l'arrière de la salle.

Nous tenons également à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est muni d'une Déclaration de service aux citoyens et que l'organisme met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité des services offerts. Dans le but de nous aider à mieux vous servir, nous vous demandons de bien vouloir remplir le questionnaire qui est disponible à cet effet. Votre opinion à l'égard de nos services est essentielle pour nous. Et je vous remercie à l'avance de prendre le temps nécessaire pour répondre à ce questionnaire.

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES M. HUGUES TREMBLAY

LE PRÉSIDENT:

Maintenant, sans plus tarder, je vais inviter le premier participant qui est inscrit, c'est-à-dire monsieur Hugues Tremblay, maire de la municipalité de Tadoussac, à s'avancer à la table des intervenants. Bonjour, monsieur.

M. HUGUES TREMBLAY:

Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

À vous la parole.

M. HUGUES TREMBLAY:

Oui, ça va très bien. On est prêt? O.K. Donc, messieurs, mesdames -- l'âge nous rattrape, ça fait qu'on va...

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 1: « La Municipalité de Tadoussac... »

Fin de la phrase, à la page 3: « [...] Salutations distinguées. »

Fin du mémoire.

90

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

95

Merci, monsieur Tremblay, pour votre présentation. J'aurais juste un petit, tout d'abord, un petit point d'éclaircissement. Au troisième paragraphe de votre mémoire, vous mentionnez:

« *L'établissement d'un lien permanent assurant le transport avec Baie-Sainte-Catherine* ».

Pour vous, le lien permanent, si je comprends bien, c'est le service de traversiers?

100

M. HUGUES TREMBLAY:

Effectivement.

LE PRÉSIDENT :

Pour ce qui est...

105

M. HUGUES TREMBLAY:

Il ne faut pas oublier non plus que le service des traversiers, c'est quand même 100 emplois, là, qui, ça, on ne peut pas arriver demain matin puis il n'y a personne qui nous a donné... on en entend parler, puis on en entend parler, mais il n'y a personne qui nous a fourni des détails clairs. On attend, on voit des photos: « Ça va être ça, ça va être ça », mais il n'y a jamais personne qui est venu nous rencontrer pour nous dire: « Oui, ça va être ça qu'on va faire » et quel impact ça aura pour notre village. On n'a jamais reçu personne pour venir nous dire des choses comme ça.

110

115

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous, votre position, c'est le maintien d'un service amélioré de traversiers et que le ministère des Transports assure la sécurité routière notamment sur la route du Bateau-Passeur?

120

M. HUGUES TREMBLAY:

Effectivement.

LE PRÉSIDENT :

125

Je peux vous dire sur ce point-là, on va en faire mention dans le rapport. La question de la sécurité sur la rue du Bateau-Passeur, là, surtout quand il y a beaucoup de véhicules, des véhicules lourds, là, on peut voir, on a vu des photos hier de la MRC justement qui nous montraient de longues files d'attente sur une côte qui, somme toute, est assez en pente là. C'est bien certain qu'on va faire état de cette préoccupation-là au niveau de la sécurité.

130

Oui, monsieur Locat, avez-vous un point?

LE COMMISSAIRE:

135

Oui, en fait, c'est concernant la rue du Bateau-Passeur, vous parlez d'aménagements qui devraient être faits pour augmenter la sécurité. Est-ce que vous avez déjà planifié ou suggéré des tracés ou des croquis concernant la façon de faire pour régler les problèmes?

M. HUGUES TREMBLAY:

140

On a déjà rencontré quelques fois le ministère des Transports et on a... la première fois qu'il nous avait été présenté, il y a... je crois que ça fait une dizaine d'années, il nous avait présenté un plan, en fin de compte, on le jugeait inconcevable, c'était vraiment quelque chose qui était presque impossible. Et nous avons donné notre... qu'est-ce qu'on voulait avoir, en fin de compte. On a soumis au ministère des Transports un plan, là, qui était vraiment... qui ne coûtait pas des millions et des millions pour au moins assurer la sécurité et ne plus avoir dans la côte de véhicules d'attente, on parlait de bassin de rétention, et on voulait aussi... puis remettre cette côte-là aux normes de... parce que c'est une voie, c'est une côte à 4 voies, ils en ont fait une 5 voies, avec une voie d'accès pour le village pour permettre à des gens d'accéder au village et de... Donc, maintenant, elle n'est plus aux normes, les transports... s'il y a deux transports qui passent dans la côte, ils sont obligés de prendre la ligne complètement opposée de l'autre côté de la ligne d'eau. Donc, c'est pour ça qu'on dit que cette route-là n'est pas bonne, qu'il faut absolument agir. On n'a pas vraiment de réponse du ministère que, le ministère, on dirait que... je ne sais pas s'il y a une volonté de ne pas la faire du tout ou je ne sais pas ce qui se passe. On dirait que tout tombe ensemble. Même les traversiers, on s'aperçoit que... on dirait qu'il y a quelqu'un qui ne veut pas que ça se concrétise, tout ça, donner des contrats de gré à gré, ainsi de suite. Même les petites municipalités, pour nous, on ne le défait pas parce qu'on se fait toujours avoir avec ça. Et le ministère, il décide de le faire. Bien, en fin de compte, c'est sûr que la Davie, il faut la tenir debout et je pense que c'est surtout ça qui a été fait pour ces traversiers-là. Ce n'est pas normal qu'après, dans un contrat, qu'on soit obligé de donner des millions et des millions par après quand les plans sont constitués.

145

150

155

160

LE COMMISSAIRE:

O.K., c'est bien, mais concernant donc vous auriez, disons, déjà soumis un document au ministère des Transports avec des suggestions, est-ce que ce serait possible de nous transmettre ce document-là?

165

M. HUGUES TREMBLAY:

Bien sûr, on a des documents qu'on peut vous transmettre facilement.

170

LE COMMISSAIRE:

Le déposer?

175

M. HUGUES TREMBLAY:

Oui.

LE COMMISSAIRE:

O.K., merci.

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

M. HUGUES TREMBLAY:

Merci.

M. ANDRÉ DESROSIERS

LE PRÉSIDENT :

Nous allons maintenant inviter monsieur André Desrosiers, maire de la municipalité de Les Escoumins. Bonjour monsieur.

M. ANDRÉ DESROSIERS:

Bonjour. Alors, permettez-moi de vous remercier de nous donner l'opportunité de s'exprimer concernant votre projet. Alors.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 1: « Je me dois... »

Fin de la phrase, à la page 2: « [...] transport de matières dangereuses. »

Je m'explique un peu. Là c'est sûr qu'à bord du traversier, bien, il risque d'avoir là des matières dangereuses que si elles rentrent en contact l'une l'autre, bien, ça risque d'être désastreux. Ça fait que nous, on est une population, aux Escoumins, on est un village qui est entre deux côtes, puis on n'a pas de service comme ici pour ralentir les camions qui risqueraient de manquer de frein. Ça fait que nous ça nous préoccupe beaucoup. C'est sûr qu'on a un centre hospitalier, là, qui est à proximité de la route 138. Ça fait qu'on ne veut pas nécessairement qu'une autre tragédie comme le Lac-Mégantic puisse arriver. C'est sûr que quand on a plusieurs *vans* qui se suivent une en arrière de l'autre, bien il y en a toujours... il y a toujours une personne, là, qui est plus pressée que les autres puis qui risque de créer des accidents. On en a vu ça. Alors.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**Début de la phrase, à la page 2: « Augmentation de la vitesse... »****Fin de la phrase, à la page 2: « [...] l'heure de traversée. »**

Alors, c'est un peu, là, on en faisait la mention à un moment donné en caricature dans le Journal du Québec, en disant que, bon, c'est le Grand Prix de Tadoussac. Bien, là, je pense qu'avec augmentation là des véhicules à bord d'un traversier, bien on va avoir plus de coureurs dans le Grand Prix. Ça fait que ça, ça risque de mettre la situation... de mettre les usagers de la route là encore plus en danger.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**Début de la phrase, à la page 2: « Influence négative... »****Fin de la phrase, à la page 2: « [...] à l'horaire imprévisible. »**

Alors, on le voit encore avec les réseaux sociaux, quand le traversier est arrêté pour des raisons, que ce soit des bris mécaniques ou des conditions climatiques qui sont défavorables, bien les gens ont tendance à publier l'information comme de quoi: «Bon bien là le service est interrompu», mais des fois là on voit cette information-là passer le lendemain, quand le service est repris. Ça fait qu'il y en a, là, qui font le tour, ils font le tour par Québec, il passe par le Parc.

Ça fait que cette situation-là là, ça vient fausser les données, parce que l'achalandage du trafic dans le Parc qui relie le Québec au Saguenay, bien je pense qu'on leur envoie des munitions là pour améliorer leur route parce qu'ils ont encore plus de personnes qui voyagent par là, mais en fin de compte c'est des personnes qui devraient... qui devraient circuler sur la route 138, mais ils ont tellement peur d'attendre deux heures au traversier ou bien que, arrivée là, puis que le traversier soit interrompu, surtout dans des conditions climatiques hivernales, bien c'est toujours un risque des fois. C'est beau quand on part de Québec, mais quand on arrive dans le coin de La Malbaie, bon là on s'aperçoit que le service de traversier est arrêté puis on ne sait pas quand est-ce que ça va reprendre. Ça fait qu'il y en a que, vu l'incertitude, bien ils font le tour par le Parc. Ça fait qu'on vient de mettre... on vient gonfler les statistiques du côté du Saguenay. Parce que c'est sûr que suite à l'incendie qu'il y a eu sur le pont Dubuc, bien, il y a des fortes... il y a une forte demande là pour qu'il y ait un autre pont qui relie les deux rives du Saguenay à la hauteur de Chicoutimi. Ça fait que nous on ne veut pas que nos statistiques sur l'achalandage de la 138 ça vienne gonfler, là, les statistiques au Saguenay pour l'ajout d'un autre pont de ce côté-là. C'est de ce côté-ci qu'il faut qu'on ait un pont. Alors.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**Début de la phrase, à la page 2: « Le bruit produit... »****Fin de la phrase, à la page 3: « [...] et à promouvoir. »****Fin du mémoire.**

270 Alors, j'ajouterais aussi, c'est sûr que, sur toutes les populations de la Côte-Nord, il y a une
municipalité qui est contre le fait d'avoir un pont sur le Saguenay, puis je comprends là qu'il y ait
plusieurs... monsieur Tremblay disait tantôt qu'il y avait une centaine de jobs qui étaient reliées à ça,
mais il faut comprendre que ce n'est pas tous les résidents de Sacré... de Tadoussac qui travaillent
pour le Saguenay. Il y en a dans nos localités aussi. Mais quand on a une mesure de même, il faut,
je pense... moi, j'ai déjà fait les Forces armées canadiennes, puis quand là il y avait mon adjudant à
un moment donné, il y en a un qui n'avait pas le pas, puis là il disait: « Eille! Coudon, là, il n'y a rien
que lui qui a le pas, ça fait que prenez le pas, tout le monde. », ça fait que...

275 **LE PRÉSIDENT :**

Par contre, je dois vous arrêter parce que...

280 **M. ANDRÉ DESROSIERS:**

Oui.

LE PRÉSIDENT:

285 ... ce qu'on n'accepte pas, c'est que les gens commentent les positions des gens qui viennent
s'exprimer. C'est une question d'équité parce que, supposons, là vous commentez la position du
maire Tremblay, mais à ce moment-là on pourrait partir un débat parce que là je pourrais dire au
maire Tremblay: « Bien, venez vous rasseoir », pour répliquer à ce vous venez de dire. Alors, il
faut...

290 **M. ANDRÉ DESROSIERS:**

Bon, je comprends très bien. Alors, vous pouvez enlever mes dernières paroles. Ça fait
que, si vous avez des questions.

295 **LE PRÉSIDENT :**

C'est simplement pour éviter des débats à ce moment-là. C'est pour ça qu'on demande aux
gens de ne pas commenter les mémoires qui ont été entendus avant parce que ça aurait pu être
aussi une situation inverse que, vous, vous seriez passé et...

300 **M. ANDRÉ DESROSIERS:**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

305 ... monsieur Tremblay serait passé après vous et là lui il aurait commenté votre mémoire
ici.

M. ANDRÉ DESROSIERS:

310 D'accord.

LE PRÉSIDENT :

315 Vous comprenez? Ça fait que c'est une question aussi d'équité en fonction de l'ordre de participation. Donc, ce n'est pas fondamentalement un reproche, mais c'est une sensibilisation que je vous fais. Continuez.

M. ANDRÉ DESROSIERS:

320 Vous faites bien de m'avertir.

LE PRÉSIDENT :

C'est bien.

325 Si vous avez terminé votre intervention justement, votre position face... contre le duc-d'Albe, bon, on sait que les traversiers, bon, sont en construction. On présume qu'ils vont être terminés un jour, ils vont entrer en service. Même s'il y avait une décision assez rapide qui se prenait en faveur d'un pont, on sait qu'il y a des délais de construction du pont qui sont de quelques années. On ne débattrait pas sur le nombre exact d'années, mais on sait qu'on compte ça en termes
330 d'années. Ce que j'en comprends, c'est que le duc-d'Albe, si jamais il y avait une décision en faveur d'un pont, est-ce que vous vous opposeriez toujours au duc-d'Albe? Parce que si ce que j'ai compris dans la justification du projet, c'est si le duc-d'Albe n'est pas installé avec les nouveaux traversiers, c'est qu'il y a un risque de bris accru du traversier qui est mis en dormance la nuit. Donc, là, ça altérerait à court terme la qualité du service. Donc, est-ce que vous êtes absolument
335 opposé au duc-d'Albe ou vous êtes opposé au duc-d'Albe étant donné qu'il n'y a pas de décision favorable qui a été prise au sujet du pont?

M. ANDRÉ DESROSIERS:

340 Bien, moi, je pense que le pont là c'est l'option qui aurait été... qui aurait dû être envisagée dès le départ. Il y a eu une décision qui a été faite de commander des traversiers par la STQ et puis moi je n'ai pas le sentiment qu'on a été mis dans la partie là-dessus, ils n'ont pas essayé de savoir qu'est-ce qu'on en pensait, tu sais. Ils ont été de façon... ils ont été en fin de compte sans nous consulter et c'est ça que je déplore aussi. Parce qu'on avait des choses aussi là. Moi là je travaille
345 dans le domaine maritime aussi puis je sais que des fois l'ajout d'un traversier ou modifier un traversier pour embarquer plus de véhicules, ça ne vient pas corriger le problème nécessairement.

LE PRÉSIDENT :

350 Mais si je reviens au duc-d'Albe...

M. ANDRÉ DESROSIERS:

Oui.

LE PRÉSIDENT :

... si je comprends votre position pour bien l'interpréter, c'est pour ça que je vous relance dans la question, c'est: s'il y avait une décision favorable, en faveur d'un pont, là il y aurait un certain échéancier...

M. ANDRÉ DESROSIERS:

Oui.

LE PRÉSIDENT :

... est-ce que vous vous opposeriez toujours au duc-d'Albe pour qu'il puisse être utilisé au moins pendant un certain nombre d'années avec les nouveaux traversiers pour réduire le risque de bris sur les traversiers?

M. ANDRÉ DESROSIERS:

Bien, je ne peux pas être contre, là, si c'est pour améliorer, mais comme je vous dis, là, ce n'est pas la meilleure solution. Disons que c'est un plaster sur un cancer.

LE PRÉSIDENT :

Ça fait qu'on se comprend bien sur ce point-là. Je vous remercie. Monsieur Locat?

LE COMMISSAIRE:

Juste une petite précision comme j'avais fait aussi hier. À la fin, quand vous parlez de « La position que j'adopte », est-ce que vous parlez en votre nom comme maire ou aussi c'est le conseil ou...?

M. ANDRÉ DESROSIERS:

C'est au nom de mon conseil municipal.

LE COMMISSAIRE:

O.K., merci bien.

M. ANDRÉ DESROSIERS:

Je parle au « je » parce que c'est moi qui présente le mémoire là.

LE COMMISSAIRE:

Juste pour m'assurer qu'on ait bien... tout est clair, merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça, ce n'est pas pour... c'est pour citer correctement...

M. ANDRÉ DESROSIERS:

Oui.

LE PRÉSIDENT :

... parce que des fois si on résume, c'est pour savoir si on dit: « Le maire de la municipalité estime que » ou si on dit: « La municipalité estime que ». Alors...

M. ANDRÉ DESROSIERS:

Oui.

LE PRÉSIDENT :

... c'est quand on bâtit le résumé, la synthèse des opinions des participants, là, c'est pour ça qu'on veut être certain de bien citer les gens de...

M. ANDRÉ DESROSIERS:

O.K., en tout cas là je m'exprime au nom de mon conseil.

LE PRÉSIDENT :

O.K. très bien, on vous remercie. Alors, je vous remercie de votre présentation.

Mme MARJORIE DESCHÊNES

LE PRÉSIDENT :

Maintenant, je vais inviter madame Marjorie Deschênes, qui est en remplacement de monsieur Guy Deschênes, au nom de l'entreprise Sacopan, à s'avancer. Alors, si j'ai mal prononcé le nom de l'entreprise, vous me corrigerez. Alors, bonjour madame.

Mme MARJORIE DESCHÊNES:

Bonjour. Alors c'est « Sacopan ».

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 1: « Monsieur le Président... »

Fin de la phrase, à la page 2: « [...] sur la Côte-Nord. »

Fin du mémoire.

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie pour la présentation du mémoire. Bien entendu, comme je l'ai déjà mentionné à plusieurs reprises, on va faire état des préoccupations notamment aussi... non seulement... disons, de différents ordres, on peut voir, on a entendu les préoccupations d'ordre environnemental, social, sécurité et économique, bien entendu. Ça fait que, nous, dans notre mémoire, on va s'assurer, et de notre rapport, on va s'assurer de faire état, là, des différents ordres de préoccupations que les gens viennent faire part. Donc, on va regarder ça pour que ce soit représentatif de tous les mémoires qui nous ont été présentés.

Mme MARJORIE DESCHÊNES:

Ça va. Oui?

LE COMMISSAIRE:

Une question de détail, en fait. Quand vous parlez des transports des chargements, les 2000 que vous devez faire par année, est-ce qu'il y a une proportion...? Quelles sont les occasions où vous devez, si ça arrive, passer par Chicoutimi? Est-ce que ça se produit ou...?

Mme MARJORIE DESCHÊNES:

Oui, il y a beaucoup beaucoup de transporteurs qui utilisent l'autoroute des Laurentides à cause justement du service instable de la STQ, les grandes pertes de temps aussi.

LE COMMISSAIRE:

Autant pour vous que pour ceux qui viennent vous livrer ou...?

Mme MARJORIE DESCHÊNES:

Oui, dans les deux cas.

LE PRÉSIDENT :

Ça, ça entraîne un surcoût pour les frais de livraison, c'est ça que vous dites dans votre mémoire.

Mme MARJORIE DESCHÊNES:

Oui. C'est prouvé.

LE PRÉSIDENT :

Très bien, je vous remercie.

Mme MARJORIE DESCHÊNES:

La même distance à partir... si on était sur la rive sud, à même distance, c'est 200 \$ de différence, 250 souvent. Puis quand il y a beaucoup beaucoup de travail pour les transporteurs, bien, souvent les transporteurs vont se diriger ailleurs plutôt que venir ici chez nous, donc on est toujours les derniers servis par les compagnies de transport, où est-ce que c'est beaucoup plus facile pour eux d'aller... de se diriger ailleurs au Québec.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça, vous avez le moins... moins de choix d'entreprises, c'est ce que nous vous dites?

Mme MARJORIE DESCHÊNES:

C'est ça, exactement.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Et quand un transporteur passe par le parc des Laurentides, donc passe par Saguenay, là c'est une distance qui est plus longue que passer directement...

Mme MARJORIE DESCHÊNES:

Oui.

LE PRÉSIDENT:

... donc il vous charge un surcoût d'une façon ou d'une autre?

Mme MARJORIE DESCHÊNES:

On est... d'une façon ou d'une autre, on est affecté par le transport.

LE PRÉSIDENT :

Très bien, je vous remercie.

Mme MARJORIE DESCHÊNES:

Bienvenue.

M. FRANCIS BOUCHARD
Mme JOËLLE PIERRE

540

LE PRÉSIDENT :

Nous allons maintenant inviter monsieur Francis Bouchard, maire de la municipalité de Bergeronnes.

545

M. FRANCIS BOUCHARD:

Messieurs les commissaires.

550

LE PRÉSIDENT :

Oui, bonjour.

M. FRANCIS BOUCHARD:

555

Bonjour. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur, étant donné que vous êtes deux personnes...

560

M. FRANCIS BOUCHARD:

Oui.

LE PRÉSIDENT :

... si c'est possible d'identifier, de vous identifier tous les deux pour les fins de la transcription.

565

M. FRANCIS BOUCHARD:

C'est ce que je faisais.

LE PRÉSIDENT :

570

Parfait, excellent.

M. FRANCIS BOUCHARD:

575

J'avais l'intention de le faire. Francis Bouchard, le maire de Bergeronnes.

580 J'ai avec moi madame Joëlle Pierre qui est agente de développement pour la municipalité
Les Bergeronnes, qui va procéder à la lecture du mémoire. Merci.

LE PRÉSIDENT:

585 Merci.

Mme JOËLLE PIERRE:

Alors, mémoire de la municipalité de Bergeronnes.

590 **(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

Début de la phrase, à la page 1: « La municipalité... »

Fin de la phrase, à la page 4: « [...] Francis Bouchard, maire des Bergeronnes »

595 C'est monsieur Bouchard qui répondra aux questions.

LE PRÉSIDENT :

600 Très bien. Nous vous remercions pour la présentation de votre mémoire et des arguments
qu'à ce moment-là vous invoquez en faveur d'une solution alternative aux traversiers.

Monsieur Locat, avez-vous une demande de précision?

605 **LE COMMISSAIRE:**

Oui, j'aurais une petite demande de précision. C'est concernant... là vous dites:

610 *« Il a été calculé que le coût additionnel en termes de transport dû à la présence de la
traverse représentait 2 600 000 \$ par année. »*

Ce serait pour quel...? Ce serait les...? Ça correspondrait à quelle dépense?

M. FRANCIS BOUCHARD:

615 Ça, c'est pour le transport, l'ensemble des transports de la Côte-Nord qui ont à se déplacer vers
Québec ou les grands centres. Ça, c'est une étude qui a été réalisée en 2002 par une firme qui vous
a été... qu'on a...

620 **LE COMMISSAIRE:**

Vous dites, par exemple, est-ce que c'est à cause de l'attente, admettons, des gens...

M. FRANCIS BOUCHARD:

625 Oui, c'est ça.

LE COMMISSAIRE:

630 ... donc une perte de temps, donc un salaire... enfin, les gens sont payés à attendre finalement, c'est ce genre de problèmes là dont vous parlez?

M. FRANCIS BOUCHARD:

635 Exact. Exact, l'attente puis et les frais occasionnés, là, par les compagnies de transport, comme madame disait que ça occasionnait des coûts supplémentaires par rapport aux problématiques.

LE COMMISSAIRE:

640 Donc, des pertes de temps d'employés et le salaire qui va avec?

M. FRANCIS BOUCHARD:

Exact.

645 **LE COMMISSAIRE:**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

650 Et ça, c'était pour l'industrie du bois de sciage, hein, c'est ça?

M. FRANCIS BOUCHARD:

Oui.

655 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, ça peut...

M. FRANCIS BOUCHARD:

660 Mais l'industrie du bois de sciage...

LE PRÉSIDENT :

665 ... ça peut se répercuter aussi sur d'autres types d'industries de la Côte-Nord?

670

M. FRANCIS BOUCHARD:

675 Bien oui, les transports, à un moment donné, au point de vue des marchandises diverses. Tout le... l'alimentation, tout le transport qui est occasionné par les différents produits qu'il y a à transporter sur la Côte-Nord ou vice-versa vers les grands centres.

LE PRÉSIDENT :

680 Ça va. Nous vous remercions pour votre présentation.

M. FRANCIS BOUCHARD:

Merci beaucoup.

685

M. GUY THERRIEN

LE PRÉSIDENT :

690 Je vais maintenant inviter monsieur Guy Therrien.

M. GUY THERRIEN:

Bonjour.

695

LE PRÉSIDENT :

Bonjour monsieur, à vous la parole.

M. GUY THERRIEN:

700

J'ai l'impression d'être pas beaucoup à la bonne place parce que, pour le duc-d'Albe, il n'y a pas beaucoup de monde qui s'exprime.

705

Bonjour. Depuis l'annonce que des audiences publiques auraient lieu à Tadoussac et qui portent sur le duc-d'Albe, je me suis demandé: pourquoi des audiences du BAPE dans la

710

dernière phase de construction des quais et des navires? J'ai entendu l'explication qui a démontré ce pourquoi de cet exercice. Pourtant le duc-d'Albe est rattaché aux autres structures terrestres existantes. Il aurait dû y avoir un mécanisme décisionnel différent de la part du ministre avant d'autoriser un tel exercice. Le ministre aurait dû trouver cette demande frivole ou non fondée. Je ne connais pas les coûts rattachés à ceci, mais c'est l'argent des contribuables qui sert à financer les audiences. Que ce soit la pression du milieu ou autre, le ministre aurait dû être plus vigilant.

715

Je n'ai pas entendu beaucoup de commentaires qui sont pertinents. On parle de tout, bon, file d'attente, ticket dans la côte, file de voitures, GNL, et cetera, sauf du mandat qui est le duc-d'Albe. Je ne vois pas la raison pour quoi le BAPE ne donnerait pas l'autorisation d'aller de l'avant dans cette phase des travaux.

Comme les questions des intervenants, en grande majorité, portent sur un autre lien que le service des traversiers et ces personnes et organismes placent leurs commentaires de leur point de vue, il y a beaucoup de spéculations dans ce qu'ils disent, là, et le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a décidé d'écouter et de répondre, je me permets de placer mon intervention dans un contexte plus global.

125 millions pour deux navires et 40 millions pour des infrastructures terrestres sont un montant que représente n'importe quelle construction de tronçon routier dans la province. On pense à l'échangeur Turcot, 2,3 milliards, le pont Champlain, 4,3 milliards. Cela veut dire que la modernisation de cette infrastructure de la traverse de Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine doit être terminée pour permettre une continuité fiable et sécuritaire dans les prochaines années.

Les intervenants ont touché des points, comme la sécurité. Il faut comprendre aussi que les points qui sont touchés représentent certaines journées ou certains mois, ça ne se passe pas à l'année comme ça, là. Je ne sais pas si vous venez souvent ici, là, mais ce n'est pas comme ça. Quand la MRC vous montre une photo du trafic, ce n'est pas à tous les jours, là, c'est une journée, de temps en temps. Et depuis ce temps, les travaux de correction de la route 138 ont été faits, beaucoup à l'est de Tadoussac, et vers l'ouest, il pourrait et devrait y avoir beaucoup plus d'améliorations à court terme.

Pour les irritants comme l'attente, cela survient à certaines journées estivales et le nombre de journées que cette situation est présente est estimé de 20 à 30 jours. Et dans ces journées, l'attente est de 20 minutes -- ça veut dire un bateau -- à 2 heures, pour quelques journées spécifiques. Les heures de pointe dans la journée où cela arrive, de vers 10 heures le matin à 18 heures dans l'après-midi. Ça veut dire que quand on se compare, on voit que, dans toutes les agglomérations urbaines de l'Amérique du Nord, des bouchons deux fois par jour, 365 jours par année, aux heures de pointe, et souvent des travaux routiers, comme à Montréal, qui sont estimés à une dizaine d'années, ça va provoquer des problèmes à tous les jours. Ça veut dire que l'impact sur le tourisme n'est pas négatif. Le touriste en général apprécie ce service et la région a connu en 2016 une très bonne année touristique. L'industrie dans la région continue à s'implanter. Déjà, des annonces dans les derniers mois le démontrent. Le service des traversiers n'est aucunement un frein au développement.

Il faut aussi voir l'aspect socio-économique pour ceux qui sont à proximité qu'un lien différent serait le pont. Tadoussac est un moteur économique important pour la région immédiate. Avec des idées semblables, sans réflexion, on place en péril des centaines d'emplois dans l'industrie touristique et place une structure à... et placer une structure à proximité défigurerait un paysage de réputation internationale.

Ceux qui demeurent dans d'autres localités ne peuvent pas sentir ces choses et leur but ne reflète pas nécessairement les sentiments des résidents. Beaucoup de personnes tentent de satisfaire leurs ambitions personnelles sans tenir compte des répercussions sociales, environnementales et humaines.

Messieurs les commissaires, dans votre analyse, vous devez ne pas tenir compte des mémoires et les interventions qui ne touchent pas votre mandat de base qui est le duc-d'Albe. Favoriser ces interventions va rendre positive une idée qui demande beaucoup plus d'attention. La Société des traversiers fait beaucoup d'effort pour satisfaire les usagers et ils ont dernièrement aboli l'horaire d'hiver pour un horaire à l'année. Les travailleurs avec leur famille, qui sont au-dessus d'une centaine, provenant principalement de Tadoussac, Baie-Sainte-Catherine, Sacré-Coeur, Escoumins et Saint-Siméon, ont bâti pour leur avenir et ils doivent être pris en considération. Certains désagréments ou attentes vont continuer, cela fait partie des opérations, mais la vie en région est merveilleuse quand tout le monde respecte celle de l'autre. Merci beaucoup de votre attention.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci, monsieur Therrien, pour votre présentation. C'est bien certain que l'étude d'impact portait sur le duc-d'Albe, et les impacts du duc-d'Albe et sa justification, c'est-à-dire diminuer le risque de bris sur les traversiers lorsqu'ils sont amarrés la nuit, là. Les gens sont venus présenter des points de vue qui sortaient des paramètres effectivement du duc-d'Albe, mais ce que je dois répondre à ça, c'est: le ministre, c'est lui qui prend la décision de donner un mandat au BAPE. Donc, il a pris la décision de donner un mandat au BAPE à partir des requêtes, et les requêtes essentiellement portaient sur deux sujets, qui étaient la sécurité routière et l'efficacité du service des traversiers. Donc, le ministre est souverain dans sa décision et le BAPE doit exécuter les mandats qui sont confiés. Autant le BAPE ne peut s'autosaisir d'un mandat, il doit exécuter un mandat que le ministre lui confie. Par contre, malgré le fait que les gens sont venus parler de différents sujets, nous, on ne censura pas les gens là quand ils viennent présenter dans leur mémoire. Par contre, comme je l'ai dit à plusieurs reprises, la commission ne se prononcera pas, ce n'est pas dans son mandat. Le mandat confié par le ministre, c'est d'examiner le duc-d'Albe et ses impacts, et ce n'est pas de donner une recommandation concernant l'opportunité de faire un pont ou de ne pas faire un pont. Hein, c'est clair sur ce point-là. Néanmoins, c'est important pour nous que, dans un rapport, on synthétise adéquatement les mémoires, les sujets de préoccupations qui ont été mentionnés, évoqués, traités dans les mémoires, mais avec la réserve que je viens de vous dire.

M. GUY THERRIEN:

Ma crainte, c'est justement que... j'espère que votre analyse va être vraiment pertinente, qui ne touche pas nécessairement à un pont parce que faire une analyse sur un pont demande beaucoup plus de profondeur. On ne peut pas dire qu'on ne fait pas de duc-d'Albe pour cette raison-là sans nécessairement faire une analyse plus approfondie.

LE PRÉSIDENT :

810 Bien, effectivement, comme j'ai mentionné hier, même si on voulait traiter en détail du pont, ça prend des études préalables à ça. Autrement dit, on ne serait pas... même si on le voulait, on ne serait pas en mesure d'avoir... il faut disposer d'études, disons, indépendantes, faites selon des règles. Dans le cas de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, bien, ça veut dire, il y a une directive, il y a un projet, un dépôt d'avis de projet, donc ça serait un dépôt d'avis de projet de pont, avec une directive d'étude d'impact. L'étude d'impact est remise en version

815 préliminaire au ministre, les fonctionnaires du ministère examinent l'étude et posent des questions pour compléter l'information. Et à partir de ce moment-là, après ça, bien, ça vient au BAPE. Donc, on a un document qui a fait l'objet d'un développement par les spécialistes, mais également aussi d'une forme de, on pourrait dire, de critique par des spécialistes de différents ministères en fonction de leur champ de compétence. Ce qu'on n'a pas, de toute façon, donc on ne peut pas de toute évidence se prononcer, même si on le voulait, pour ou contre un pont. Mais on veut quand même, on peut dire... quelqu'un peut dire: « Bien là, c'est une perte de temps et d'argent. », mais il reste que les gens sont venus et pour pas que ce soit fondamentalement une perte de temps et d'argent pour les gens qui sont venus non plus, on va faire état des différentes préoccupations, y compris de la vôtre là...

825 **M. GUY THERRIEN:**

O.K.

LE PRÉSIDENT :

830 ... bien entendu. Dans le rapport, pour que le ministre ait le portrait juste, à la suite du mandat qu'il a confié au BAPE. Hein, ce n'est pas plus compliqué que ça. C'est comme ça qu'il faut le voir. Essayons de voir les choses quand même d'un côté positif.

M. GUY THERRIEN:

835 Ah, je le conçois. C'est juste, ma crainte, c'est que beaucoup d'intervenants ont discuté de pont et de... mais il y a beaucoup de spéculations, il y a beaucoup de choses qui se dit que la réalité n'est pas comme ça. La réalité, c'est basé sur un an, ça ne se passe pas... du trafic, les 140 voitures qui sort des bateaux, ces temps-ci, c'est tranquille, là, il n'y a pas... il y a beaucoup plus de transports lourds, mais ce n'est pas comme ça que ça se passe dans la réalité, là. C'est parce que moi je

840 voulais que vous soyez vraiment au courant que la réalité n'est pas comme ça. La réalité, c'est sur un an, puis il faut voir ça sur un an. Il va avoir des irritants encore parce que c'est un bateau, c'est des opérations, ça, je le conçois. Puis la sécurité est peut-être... mais je ne crois pas que c'était aussi désastreux que le monde le dise, parce que quand ils veulent un but, ils en graissent beaucoup. Le monde en graisse puis tu entends toutes sortes de commentaires. Des maires de Saint-Siméon,

845 d'après moi il ne passe pas souvent ici.

850

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît, comme je vous dis...

855

M. GUY THERRIEN:

O.K., merci beaucoup.

860

LE PRÉSIDENT :

... il ne faut pas partir de débat avec les gens.

M. GUY THERRIEN:

Merci beaucoup.

865

LE PRÉSIDENT :

Alors, on vous remercie pour votre présentation.

870

M. DENIS VILLENEUVE

M. GINO DESMEULES

LE PRÉSIDENT :

875

Je vais maintenant inviter la Corporation Véloroute des Baleines. Bonjour, messieurs.
Alors...

M. DENIS VILLENEUVE:

Bonjour.

880

LE PRÉSIDENT:

... si vous voulez bien vous identifier pour les fins de la transcription.

M. DENIS VILLENEUVE:

885

Oui, alors mon nom est Denis Villeneuve, je suis directeur général, bénévole, de la Corporation Véloroute des Baleines. Avec moi aujourd'hui, monsieur Gino Desmeules qui est le trésorier de notre organisme.

890

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, et à vous la parole.

895

M. DENIS VILLENEUVE:

Merci. Alors.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

900

Début de la phrase, à la page 2: « Au nom du Conseil... »

Fin de la phrase, à la page 2: « [...] traversier de Tadoussac. »

Avant d'aller plus loin, juste simplement pour vous indiquer de quoi... qu'est-ce que la Corporation Véloroute des Baleines. Eh bien.

905

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 5: « La Corporation Véloroute des Baleines... »

Fin de la phrase, à la page 5: « [...] Ministère des Transports du Québec. »

910

Donc.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

915

Début de la phrase, à la page 2: « La Corporation Véloroute... »

Fin de la phrase, à la page 2: « [...] des nouvelles infrastructures. »

Ces aménagements devraient faire en sorte que les cyclistes ne se retrouvent pas à circuler entre les véhicules automobiles ou les camions avant et pendant les manoeuvres d'embarquement-débarquement.

920

Pour étayer notre propos, on a mis quelques exemples à l'intérieur de notre mémoire où on montre, sur d'autres traverses existantes ailleurs, des accès spécifiques ou encore une voie hors trafic pour l'embarquement-débarquement.

925

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 3: « L'objectif numéro 2... »

Fin de la phrase, à la page 3: « [...] en bordure du grand fleuve. »

930

Un bel exemple à cet effet, tout récent, on est à construire présentement ce qu'on appelle la route, la Véloroute de la péninsule Manicouagan, qui va permettre aux gens de faire le tour de la région, dans le coin de Baie-Comeau, là, entre le village de Pointe-Lebel et celui de Pointes-aux-Outardes. Mais on a également du financement pour assurer la sécurité dans la côte de Manic-1 et on a également une partie du financement pour assurer la sécurité dans la côte des Bergeronnes à l'est -- à l'ouest des Bergeronnes. Donc.

935

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**Début de la phrase, à la page 3: « Avec la poursuite... »****Fin de la phrase, à la page 3: « [...] pour notre région. »**

Notre scénario 2023, simplement, on y a été de la façon la plus simple possible, on s'est dit : si on réalise uniquement 10 % du succès de ce que la Véloroute des Bleuets représente pour les gens du Lac-Saint-Jean, on serait en mesure d'obtenir des retombées économiques de plus de 950 000 \$, en dollars de 2012, et de consolider ou de créer 20 emplois.

Donc, en deuxième point.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**Début de la phrase, à la page 3: « Des infrastructures visant... »****Fin de la phrase, à la page 3: « [...] avec le grand fleuve. »****Fin du mémoire.**

Donc, en résumé, notre point aujourd'hui, c'est simplement de s'assurer que les gens travaillant à l'implantation du duc-d'Albe pour le traversier de Tadoussac s'assurent de faire quelque chose qui va assurer la sécurité pour les gens qui pratiquent, qui viennent à vélo sur la Côte-Nord. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vous remercie pour votre présentation. Par contre, j'aimerais éclaircir un point parce que, lorsqu'on regarde les travaux, on sait que les travaux de réaménagement aux deux quais ont été faits, lors de 40 millions de dollars. Là le duc-d'Albe, ça consiste essentiellement à mettre des poteaux dans l'eau, avec une rampe d'accès pour installer un genre de bollard, bon, pour mieux amarrer les navires. Donc, ça veut dire que, si je comprends bien, vos demandes, les travaux de 40 millions qui ont été faits jusqu'à maintenant, on nous parlait là du côté de la Société des traversiers qu'il y avait une aire d'embarcation distincte parce que par le passé c'était des... il fallait cesser l'embarquement des véhicules automobiles pour permettre l'entrée des piétons et des cyclistes. Là maintenant, on nous dit: « On a emménagé une aire séparée. » Donc, est-ce que c'est ça qui vous satisfait ou vous n'êtes pas satisfait des travaux?

M. DENIS VILLENEUVE:

En fait, le réaménagement des deux... du quai du traversier, il n'y a pas eu de consultation, en tout cas, on n'a pas été partie prenante à ce moment-là. Ce qu'on vient dire aujourd'hui, c'est que les traversiers n'étant pas livrés encore, avec les travaux qui sont en cours, est-ce que quelqu'un quelque part pourrait dire: « On va s'organiser pour s'assurer que les gens qui pratiquent le vélo, le cyclisme, les cyclotouristes qui rentrent dans la région vont pouvoir le faire d'une façon sécuritaire. »?

Parce que s'il arrivait quelque chose, un malheureux accident, bien c'est toute la... toute notre démarche de promotion pourrait en être affectée, puis ça serait nuisible.

990 **LE PRÉSIDENT :**

Mais plus particulièrement, est-ce que vous êtes au fait du détail des travaux qui ont été faits aux deux quais en ce moment?

995 **M. DENIS VILLENEUVE:**

Pour ce qui est des détails, non, mais ce qu'on voit c'est que les gens ne sont pas... actuellement, tu sais, on n'est pas... le débarquement-embarquement se fait d'une façon qui n'est pas sécuritaire pour nous.

1000 **LE PRÉSIDENT :**

1005 O.K., c'est ça que vous estimez? Parce qu'en première partie de l'audience publique, la Société des traversiers nous avait dit le contraire, dans le sens qu'ils avaient, dans les travaux de 40 millions, emménagé une entrée séparée pour les piétons et les cyclistes, donc ils n'étaient plus avec... à même les rampes d'embarquement. C'est ce qu'on nous avait dit, donc, qui serait à ce moment-là disponible pour les nouveaux traversiers. C'est ce qu'on... c'est ce qu'on a compris. C'est pour ça que j'essaie de savoir de votre part si vous êtes au fait de cet aménagement-là et si cet aménagement-là vous satisfait.

1010 **M. DENIS VILLENEUVE:**

Non.

LE PRÉSIDENT :

1015 Vous n'êtes pas satisfait de l'aménagement?

M. DENIS VILLENEUVE:

1020 Bien, on est... on n'est pas au fait là des détails.

LE PRÉSIDENT :

Vous n'êtes pas au fait?

1025 **M. DENIS VILLENEUVE:**

Oui. Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Si l'aménagement sera efficace ou pas?

M. DENIS VILLENEUVE:

Oui.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça? O.K., c'est ça que vous nous dites, avec les nouveaux traversiers.

M. DENIS VILLENEUVE:

C'est simplement pour s'en assurer.

LE PRÉSIDENT :

Ça nuance, ça me permet d'obtenir les nuances nécessaires. Très bien, je vous remercie. Monsieur Locat?

LE COMMISSAIRE:

Une question. Ici, à la sortie, pour ceux qui doivent monter la route du Bateau-Passeur, est-ce qu'ils ont une piste cyclable pour monter, pour le moment, ou...? Comment ça fonctionne?

M. DENIS VILLENEUVE:

Actuellement, la circulation en vélo, c'est de prendre, si on s'en va vers Baie-Comeau, c'est de prendre la grande côte ou de rentrer à l'intérieur de la municipalité de Tadoussac. Mais encore là, il n'y a pas d'accotement suffisamment large ou... Donc, le projet qu'on avait depuis quelques années avec la municipalité, c'est d'aller rentrer dans la municipalité à la rue du Bateau-Passeur et de se rendre au secteur des dunes où, à partir de là, il existerait ou on aménagerait en bordure de la route existante, du chemin existant, une piste cyclable, pour amener les gens à déboucher sur la jonction de la 138 et de la route menant à Chicoutimi.

LE COMMISSAIRE:

Est-ce que vous avez produit un tracé sur une feuille, sur un plan, indiquant ces choses-là?

M. DENIS VILLENEUVE:

Oui, oui oui oui. Puis ça a été en 2001, on est allé chercher une subvention et puis on a fait faire une étude technique qui venait chiffrer le coût de ces travaux-là.

1075

LE COMMISSAIRE:

Alors, est-ce que vous pourriez nous transmettre ce document, s'il vous plaît?

1080

M. DENIS VILLENEUVE:

Parfait. Oui.

LE COMMISSAIRE:

Merci.

1085

LE PRÉSIDENT :

C'est ça, par ailleurs, je suis allé vérifier sur votre site Internet aussi, je suis allé essayer de voir comment votre interconnexion, si je peux exprimer ça comme ça, se faisait avec la Route Verte, là, pour bien comprendre c'était quoi le... mieux comprendre possible, en tout cas, c'était quoi la Véloroute des Baleines. Mais effectivement dans la carte qu'on voit, c'est que là vous avez des segments un peu partout jusqu'à Baie-Comeau, là, qui sont emménagés.

1090

M. DENIS VILLENEUVE:

Si on explique...

1095

LE PRÉSIDENT :

Il y a encore beaucoup de travail.

1100

M. DENIS VILLENEUVE:

Oui, juste pour expliquer, la Route Verte dans notre région, c'est qu'en 2009 on a été reconnu dans la phase 2 du développement de la Route Verte, ce qui a mené à la création de notre corporation. La 138 demeure et demeurera, c'est sûr, un élément principal, c'est pour ça qu'on travaille fort, à chaque année, on rencontre le ministère des Transports pour leur demander quels sont les travaux qui s'en viennent. Si on regarde entre Tadoussac et Baie-Comeau actuellement, il reste le secteur du lac Gobeil, la côte Arsène-Gagnon, et à quelques kilomètres aussi dans le coin de Saint-Marc-de-Latour, là, Colombier. Mais partout ailleurs, chaque fois qu'il y a des interventions qui ont été faites au cours des dernières années, ça s'est traduit par un accotement pavé de 1,75 mètre...

1105

1110

LE PRÉSIDENT :

C'est sécuritaire.

1115

M. DENIS VILLENEUVE:

1120 ... ce qui est très bien pour nous.

LE PRÉSIDENT :

1125 Plus sécuritaire, très bien.

M. DENIS VILLENEUVE:

1130 De notre côté, on a travaillé à... bien, il y avait eu des rapports déposés par les deux MRC où ils avaient identifié des secteurs où il était possible de développer la Route Verte à l'extérieur. Le secteur dont je vous parle, bien, ici, à Tadoussac en était un. Il y en a comme ça 10 ou 11 qu'on avait identifiés. Le secteur des Morillon, par exemple, entre Bergeronnes et Escoumins, qui est abandonné maintenant, mais il y en a d'autres, là, comme ça. La péninsule Manicouagan en était un aussi. Donc, ce qu'on fait, nous, on travaille à développer ces tronçons hors 138.

1135 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vous remercie pour votre présentation.

M. DENIS VILLENEUVE:

1140 Merci bien.

M. STÉPHANE DUFOUR
M. YVES TREMBLAY

1145 **LE PRÉSIDENT :**

Nous allons maintenant inviter monsieur Stéphane Dufour de RIPCO. Alors, bonjour messieurs, si vous voulez bien vous identifier tous les deux pour les fins de la transcription.

1150 **M. STÉPHANE DUFOUR:**

Oui, moi, c'est Stéphane Dufour. Je vais lire le mémoire pour monsieur Yves Tremblay, ici présent, qui est président de RIPCO.

1155 **LE PRÉSIDENT :**

Le prénom de monsieur Tremblay, c'est?

1160 **M. YVES TREMBLAY:**

Yves Tremblay.

M. STÉPHANE DUFOUR:

Yves.

LE PRÉSIDENT :

Yves Tremblay, merci. À vous la parole.

M. STÉPHANE DUFOUR:

Donc, merci de nous entendre aujourd'hui. Donc.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 1: « RISCO est une entreprise... »

Fin de la phrase, à la page 3: « [...] à l'embouchure du Saguenay. »

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci, messieurs, pour les éléments d'information que vous nous communiquez concernant votre entreprise, là, et les questions de coûts pour exploiter des entreprises sur la Côte-Nord. Comme j'ai dit à plusieurs reprises, on va faire état de vos préoccupations à ce niveau-là. Monsieur Locat?

LE COMMISSAIRE:

Oui, j'ai peut-être une petite question. Quand vous citez donc le *Portrait régional de la Côte-Nord* en automne 2016, est-ce que ce document-là aussi traite de l'aspect des communications, des routes comme étant ayant un impact sur les résultats économiques de la région? Est-ce que c'est abordé?

M. STÉPHANE DUFOUR:

C'est fait de façon plus globale, c'est au niveau économique surtout là. Il n'y a pas un élément nécessairement qui inclut seulement les liens routiers ou quoi que ce soit, mais c'est pris sur un... de façon globale.

LE COMMISSAIRE:

D'accord. O.K., merci.

LE PRÉSIDENT :

Alors, messieurs, merci pour votre présentation.

M. STÉPHANE DUFOUR:

Merci.

M. YVES TREMBLAY:

Merci.

M. PAUL JONCAS

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous allons maintenant inviter monsieur Paul Joncas, maire de Baie-Comeau, et il est accompagné de la Société d'expansion de Baie-Comeau. Ah, vous êtes seul. Alors, bienvenue, Monsieur le maire.

M. PAUL JONCAS:

Je ne suis pas maire.

LE PRÉSIDENT :

Ah, bon, on m'a dit: « Paul Joncas, maire », alors c'est pour ça. Je m'excuse.

M. PAUL JONCAS:

Oui, bonjour. Paul Joncas, directeur du développement et des relations avec le milieu pour la Société d'expansion de Baie-Comeau. La Société d'expansion de Baie-Comeau est une société paramunicipale qui s'occupe de développement et de... en fait, c'est le bras immobilier de la ville de Baie-Comeau.

LE PRÉSIDENT :

Vous êtes le directeur de la Société d'expansion de Baie-Comeau?

M. PAUL JONCAS:

C'est bien ça.

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

1250

M. PAUL JONCAS:

1255

En fait, Baie-Comeau, c'est la capitale de la Manicouagan. Pour ce qui concerne la traverse du Saguenay à Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine, ça représente autour de 40 % du trafic. Baie-Comeau, c'est également le carrefour des routes 389 et de la poursuite de la route 138, plus à l'est. La route 389, comme vous le savez, relie le Québec aux villes nordiques, comme Fermont et même le Labrador et on peut même se rendre maintenant à Blanc-Sablon par cette route-là.

1260

En fait, en décembre 2016, on célèbre un anniversaire, celui d'une résolution qui avait été prise par la plupart des villes de la Côte-Nord sur l'opportunité d'avoir une étude de faisabilité sur un pont sur la rivière Saguenay. Sept-Îles, Baie-Johan-Beetz, Aguanish, Rivière-au-Tonnerre, Port-Cartier, Forestville, Godbout, Saint-Jean, Portneuf, Natashquan, Rivière-Pentecôte, Pointe-Lebel et évidemment Baie-Comeau demandaient d'avoir une étude de faisabilité pour la construction d'un pont.

1265

Et dans les considérants qui avaient été amenés à ce moment-là: « *Considérant qu'en plusieurs occasions le service ralentit et même bloque* ».

1270

Un autre considérant : « *La construction d'un pont, solution la plus efficace aux problèmes de circulation, un projet d'avenir qui faciliterait grandement le développement économique et touristique de la région.* » On en est en 1996.

Le 24 août 2006, on voit dans les organes de presse: « *Saturation du service, même avec trois traversiers* ». On remonte à 10 ans.

1275

5 octobre 2000, Gérard Asselin, défunt député fédéral, amenait une pétition pour un pont sur la rivière Saguenay: « *Un atout important pour le développement économique et touristique de la région* ».

1280

28 février 2000, Claude Tremblay, directeur général du ministère des Transports du Québec, étude d'opportunité, sur l'étude d'opportunité, et je cite quelques passages de son rapport :

1285

« *Le camionnage a été en hausse entre 1993 et 1998 puisqu'il a doublé au cours de cette période de cinq ans. Les volumes de camions-remorques demeurent à peu près constants au cours de l'année avec une légère diminution dans les mois d'été.* »

1290

Ce qui devenait inquiétant parce qu'on se rendait compte, en raison de l'achalandage, déjà en 2000, qu'en raison de l'achalandage d'été, il y avait une diminution au niveau du transport par camion.

« *Les volumes d'extrants de la Côte-Nord sont plus importants que les intrants...* », donc, on sort plus de matériel qu'on peut... qu'on peut en rentrer, « *... par le transport modal vers le camion.* »

- 1295 On s'apercevait, déjà en 2000, que les façons traditionnelles de sortir ce qui était produit sur la Côte-Nord passaient du transport maritime vers le transport par camion. L'évolution se faisait de cette façon-là.
- 1300 En 2001, Gervais Tremblay et Aurélien Bory, des géographes, dans un rapport qu'ils remettaient, au niveau des impacts négatifs:
- « *Les files d'attente importantes et la diminution de la fréquentation pendant les périodes d'affluence.* »
- 1305 « *La traverse maritime entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine est un frein économique pour toute la Côte-Nord.* »
- 1310 28 août 2001, résolution de la ville de Baie-Comeau, une demande d'enquête concernant l'augmentation du trafic lourd à la traverse et le fameux syndrome de la traverse qui a été évoqué plus tôt dans les interventions.
- En 1997, et c'est une chose importante, et c'est ce qu'on retrouve aujourd'hui, le ministre Jacques Brassard, dans un communiqué :
- 1315 « *Il est essentiel que tous les systèmes et infrastructures de transport desservant la Côte-Nord soient complémentaires et efficaces. La 138 est comparable à la combinaison coeur-poumons d'un être humain; l'oxygène doit pénétrer dans l'organisme par les poumons pendant que le coeur transporte les carburants essentiels à la vie des centres vitaux.* »
- 1320 Quelques statistiques. 2013-2014, 42 999 traversées prévues, 42 595 effectuées, un taux d'efficacité -- et, ça, ça ne tient pas compte des interruptions pour des raisons climatiques et les ajouts de traverse -- 99,2 %. 2014-2015, 43 364 traversées prévues, 42 759 effectuées, taux d'efficacité: 97,9 %. Dans les deux cas, c'est la pire performance du réseau de la STQ à cet égard.
- 1325 Au niveau des véhicules transportés: 2011-2012, 848 000; 2012-2013, 854 000; 2013-2014, 831 000, et là, ils ont changé la façon de le calculer, là, on divise les camions en 2 ou 2,5 véhicules, dépendant, on peut parler de 1 177 000 véhicules; et en 2014-2015, 1 270 000. Au niveau des camions, si on ramène ça, parce que c'est... on peut voir l'impact de l'achalandage qu'il y a là. Au niveau des autos, on passe de, 2013-2014, de 650 000 à 634 000 en 2014-2015. Et en principe, on devrait améliorer le service. Au niveau des camions, c'est de 122 000 à 116 000. Est-ce que la diminution du nombre des véhicules est un symptôme de l'inefficacité de la traverse? C'est ce qu'il faut se poser comme question, chez nous.
- 1330
- 1335 Dans son rapport 2014-2015, la Société des traversiers, en parlant de la fiabilité du service, dans les raisons qui sont évoquées pour l'indice de performance qui était normalement à 99 %, on dit:

1340 « La perturbation à l'horaire occasionnée par une fréquentation élevée aux traverses de
L'Isle-aux-Coudres et de Tadoussac. »

Donc, on pourrait en conclure que votre service n'est pas fiable parce qu'il y a trop
d'achalandage.

1345 Dans une campagne qui avait été faite par la défunte CRÉ, la CRÉ identifiait trois axes
principaux de développement au niveau du transport et donc en développement économique : le
prolongement de la 138 à l'est de Natashquan, l'amélioration de la 389 et enfin la construction
d'un pont sur le Saguenay. C'est la volonté des Nord-Côtiens qui est exprimée par cette
1350 campagne et, même avec la disparition des CRÉ, cette volonté ne fléchit pas.

La nouvelle économie de la Côte-Nord, parce que ce qu'on essaie de faire, tant à
Baie-Comeau qu'à Sept-Îles qu'à Fermont, un peu partout sur la Côte-Nord, en
Haute-Côte-Nord, on essaie de se redévelopper parce que, nos grandes entreprises... il y a eu
1355 beaucoup de changements. Nos grandes entreprises sont confrontées à des concurrences, non
seulement mondiales, mais à l'intérieur même de leur organisation. Si on parle d'Alcoa, si on parle
de Résolu, si on parle de IOC, si on parle d'ArcelorMittal, toutes ces grandes entreprises-là sont
même confrontées à de la concurrence qu'on pourrait appeler interne.

1360 Au fil des ans, à l'exception du transport du minerai qui se fait toujours par... essentiellement
par bateau, on a vu nos entreprises faire beaucoup de livraisons, de passer de la livraison par
bateau à la livraison par camion, vers le marché nord-américain. En ce qui concerne l'aluminium, le
papier, oui, il s'expédie encore du papier à l'international par bateau à partir de Baie-Comeau, oui, il
s'expédie encore de l'aluminium par bateau à partir de
1365 Baie-Comeau, mais on a vu un accroissement important du transport par camion. Et ce que ça fait,
puis quand on parle à nos grandes entreprises, ce qu'on nous dit, c'est qu'on parle... on ne parle
pas de centaine de dollars la tonne de différence avec les autres usines dans un même groupe, on
parle de quelques dollars de différence. Et nous, on croit que compte tenu des coûts de transport
qui peuvent être différents pour nos entreprises, ça peut à la limite faire la différence entre conserver
1370 une usine et la voir se fermer.

Au niveau de l'industrie touristique, évidemment la Côte-Nord a développé, essaie de
développer et a investi des millions de dollars dans son industrie touristique parce que ça avait été
identifié comme un axe de diversification de son économie. Évidemment, ce n'est pas la même
1375 problématique parce que... pour Tadoussac, Tadoussac en soi est une destination, il y a des gens
qui viennent de partout au Québec, de partout dans le monde, qui viennent... ils viennent à
Tadoussac et... pour les activités de... essentiellement pour les baleines.

Pour le reste de la Côte-Nord, Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine est un passage obligé, bien
1380 souvent.

1385 Et des retards importants, ce que ça cause en bout de ligne, pour une ville par exemple
comme Baie-Comeau qui est à 2 heures, qui est à 2 heures de route, c'est la différence entre un
séjour où on pourra participer à une ou deux activités et un séjour où on pourra faire simplement
une journée parce qu'on est arrivé trop tard pour notre réservation qu'on avait, par exemple, au
1390 Jardin des Glaciers. Les gens qui viennent en visite sur la Côte-Nord, lorsqu'ils ont... lorsqu'ils
descendent sur la Côte-Nord, un temps d'attente d'une heure, deux heures à Baie-Sainte-Catherine,
bon, ça peut peut-être s'endurer, si on veut, mais il ne faut jamais oublier, puis je pense que tous les
gens là qui voyagent un peu, quand tu reviens de tes vacances, tu es pris pour attendre 3 heures
pour retourner chez vous puis tu as encore 2 heures ou 3 heures à faire après la traverse, disons
que ça ne te donne pas le goût de faire la promotion de la Côte-Nord auprès de tes amis, auprès de
1395 ta famille.

Pour nous, la traverse de Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine est un obstacle au
développement industriel, commercial et touristique de la Côte-Nord. L'augmentation de la
capacité des traversiers, dans notre point de vue, risque d'empirer la situation et rallonger le
1400 délai pour la mise en place de la solution, c'est-à-dire la construction d'un pont sur la rivière
Saguenay. L'utilisation de traversiers ne répond plus aux besoins ni aux aspirations des
Nord-Côtiers. Dans ces temps difficiles, nous devons avoir des outils performants pour assurer notre
développement économique. Nous sommes en compétition avec le monde, comme je le disais
tantôt, et nous sommes même en compétition... nos usines sont en compétition avec d'autres usines
1405 du même groupe. Il est grand temps que la vraie solution soit mise en place. On doit cesser
d'investir dans les traversiers et s'attaquer résolument à la construction d'un pont.
Les Nord-Côtiers ont connu, à Baie-Sainte-Catherine–Tadoussac, les postes de péage, de plus
gros traversiers, des traversiers allongés; on leur propose maintenant des traversiers plus larges et
plus longs. Quand allons-nous nous rendre compte que d'agrandir le pansement ne fait que cacher
1410 une plaie qui ne cesse de s'agrandir? Merci.

LE PRÉSIDENT :

1415 Alors, merci, monsieur Joncas, pour la présentation de votre mémoire. Alors, bien entendu,
vous avez traité, vous aussi, comme de nombreux autres intervenants, du pont. Comme j'ai
mentionné, on va faire état de vos préoccupations relativement à l'efficacité du système routier sur la
Côte-Nord. On va regarder, là, qu'est-ce qu'on peut dire. On va quand même s'assurer que notre
synthèse des présentations est la plus représentative possible, là, des... fait une juste représentation,
en fait, des préoccupations qui ont été exprimées devant nous, donc, dans les mémoires et les... les
1420 mémoires écrits et les présentations verbales. Alors, c'est ce qu'on peut dire. Bien entendu, comme
j'ai mentionné, on n'a pas les éléments, nous, pour, ni le mandat, pour statuer sur: « Il faut un pont »,
« Ah, un pont, ce n'est pas nécessaire ». Donc, on n'a pas les éléments pour aller dans un sens ou
dans l'autre, et ce n'est pas notre mandat. Par contre, comme j'ai dit, on va véhiculer vos
préoccupations.

1425

M. PAUL JONCAS:

Ce qu'on voudrait dire pour le duc-d'Albe comme tel, c'est que, puis ça a été apporté par un intervenant, c'est que peut-être que ce processus-là aurait dû être fait au tout d'abord... tout d'abord avant de décider de donner un contrat à la Davie pour la construction de traversiers.

Même l'amélioration ou les modifications qu'il y a eu aux infrastructures pour permettre l'embarquement, peut-être que cette démarche-là aurait dû être faite là. Maintenant, c'est sûr que, aujourd'hui, on discute que... on comprend bien que le Bureau d'audiences publiques se penche sur un aspect, je dirais, très secondaire, là, de toute l'opération, mais quand même, c'est l'occasion qu'on a, maintenant, de pouvoir s'exprimer sur la construction du pont.

LE COMMISSAIRE:

Oui, j'avais une question un peu plus technique, c'était concernant vos commentaires en relation avec le trafic lourd. Vous avez...

M. PAUL JONCAS:

Oui?

LE COMMISSAIRE:

... indiqué qu'il y a une prévision d'une augmentation de plus en plus importante du trafic lourd sur la 138. Je me demandais, dans votre analyse, est-ce qu'il y a un point dans la croissance du trafic lourd, qui est à peu près à 20 % actuellement, d'après que ce j'ai cru comprendre, à partir duquel il commencerait à y avoir un conflit entre le transport touristique, donc je pense aux touristes qui viennent dans la région? Parce que, est-ce que ça aussi c'est considéré comme étant un problème potentiel, aussi, sur l'attrait touristique? À savoir qu'éventuellement est-ce qu'il y a eu un seuil qui ne pourrait pas éventuellement réduire l'attrait touristique de la région s'il y a trop de camions sur les routes, finalement?

M. PAUL JONCAS:

Je pense...

LE COMMISSAIRE:

Est-ce que ça a été considéré, ça?

M. PAUL JONCAS:

Bien, écoutez, il n'y a pas vraiment d'étude qui a été faite là-dessus, sauf que, intuitivement, ce qu'on pourrait dire, c'est que le fait d'avoir la traverse, ça crée des convois de camions.

1470

En fait, le transport par camion, comme tel, même s'il augmentait, dans la mesure où il est à peu près également réparti sur la route, il y a quand même des bonnes distances, là, c'est... moi, je ne pense pas que ce soit véritablement le problème. C'est le fait d'avoir des convois, le fait que les camions prennent beaucoup de place à la traverse, évidemment, quand vous avez des camions, et le plus inquiétant, c'est que si les camions se détournent vers Saguenay pour emprunter, c'est une augmentation de coûts. Je pense qu'il y a des intervenants qui vous l'ont clairement indiqué. Et ça, et ça, on le connaît aussi à Baie-Comeau, là. Il y a des, en termes de temps, en termes de coûts, il y a des conséquences de la traverse à Baie-Comeau. Mais comme tel, moi, je ne pense pas que le trafic lourd a une si grande influence que ça sur le tourisme. C'est le fait de créer des... on se crée des bouchons et on se crée des convois de camions que là... là c'est plus difficile compte tenu de la configuration de la 138, c'est beaucoup plus difficile d'effectuer des dépassements.

1475

1480

LE COMMISSAIRE:

1485

O.K. donc, autrement dit, éventuellement, il va y avoir des ajustements avec l'ajout de zones de dépassement, par exemple, le long de la route?

M. PAUL JONCAS:

1490

Bien, disons que c'est sûr que ça aiderait. Ça aiderait, mais il y aura toujours... il y aura toujours ces convois-là. Puis quand on connaît... moi, je connais très bien la 138, là, pour la faire régulièrement, d'un côté ou de l'autre, là, ce n'est pas partout, par exemple, si je prends entre Baie-Sainte-Catherine et Saint-Siméon, là, ça va prendre des investissements pharaoniques, là, pour être capable de créer des zones de dépassement, là, c'est... on est dans les montagnes, là.

1495

LE COMMISSAIRE:

Merci.

1500

M. PAUL JONCAS:

Merci.

LE PRÉSIDENT:

1505

Alors, je vous remercie pour votre présentation.

MOT DE LA FIN**LE PRÉSIDENT :**

1510

Alors, monsieur Joncas était la dernière personne inscrite pour une présentation.

1515

Étant donné qu'il n'y a plus d'autres personnes inscrites, je vais procéder à ce qu'on appelle le discours de fermeture de la deuxième partie de l'audience publique, vous allez voir, ce n'est pas très long.

1520

Donc, ceci met fin à la deuxième partie de l'audience publique. Encore les petits rappels : nous vous rappelons que vous pouvez consulter les documents déposés, les transcriptions ainsi que les mémoires dans les centres de documentation ainsi que dans le site Web du BAPE. Ces centres demeurent ouverts tout au long du mandat de la commission et même, important de le mentionner, un mois après la sortie publique du rapport du BAPE. Donc, si le rapport est publié, disons, à la fin d'avril par exemple, bien ça veut dire, le centre va néanmoins rester ouvert jusqu'à la fin mai. Par contre, sur le site Web du BAPE, bien entendu, la documentation sur les dossiers, les dossiers sont maintenus en permanence. Donc, même après plusieurs années, les gens peuvent aller relire un mémoire ou un document déposé, en version électronique, bien entendu. Il y a moyen de consulter des versions papier pendant quelques années sur place, là, aux centres de consultation du BAPE, à Québec et à Montréal. Les personnes désirant exercer leur droit de rectification, donc on a déposé un certain nombre de mémoires, les gens peuvent faire une lecture plus détaillée des mémoires, donc le droit de rectification par écrit, donc les personnes auront ce droit jusqu'au... on demande aux gens là de... jusqu'au 14, d'ici le 14 décembre pour le faire. Si quelqu'un a un problème, bien entendu, vous communiquez à l'avance avec nous, on essaie toujours de s'arranger avec les gens, mais je demande de faire l'effort de nous remettre ça pour le 14 décembre. Si vous n'êtes pas en mesure de respecter, à ce moment-là vous pouvez demander à madame Caroline Cloutier, là, qui est notre coordonnatrice puis elle va nous informer puis, nous, on accordera un délai.

1525

1530

1535

1540

Nous vous rappelons que ce droit sert à rectifier des faits et non à se prononcer sur les opinions émises ou à commenter la justesse ou la pertinence d'une opinion. Donc, l'important c'est de rectifier des faits pour avoir une information juste. Ainsi, par exemple, si quelqu'un affirme que cette salle, ici, peut contenir 325 personnes alors que son permis d'exploitation indique que le maximum de personnes pouvant y être admises est 250, alors on peut rectifier ce fait. Alors, c'est un exemple.

1545

La commission d'enquête poursuit ces travaux, bien entendu, et le rapport sera déposé au ministre au plus tard le 6 mars 2017, donc qui est la limite du mandat de quatre mois.

1550

La commission d'enquête, bien entendu, tient à exprimer son appréciation aux personnes qui se sont intéressées à ses travaux en posant des questions à la première partie, en déposant un mémoire à la deuxième partie ou en assistant simplement aux séances de la commission. Elle remercie également les personnes-ressources et le promoteur -- donc madame Beaudoin était ici hier. Ah, oui, elle est encore ici aujourd'hui -- on remercie également nos gens du service technique, on remercie également les gens au sein du BAPE qui nous supportent pour pouvoir faire des séances d'audience publique. Alors, je souligne encore, donc aussi également pour terminer, je remercie encore le public, les citoyens, donc qui sont souvent bénévoles, qui viennent participer aux travaux du BAPE, alors je tiens à le souligner en finalité.

1555

1560

Alors, je vous remercie et je vous souhaite une bonne fin de journée.

1565

**LEVÉE DE LA SÉANCE À 11 h 45
FIN DE L'AUDIENCE**

1570

Je, soussignée, VÉRONIQUE SANGIN, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte de mes notes prises au moyen de la sténotypie, le tout conformément à la loi.

1575

Et j'ai signé,

Véronique Sangin

Véronique Sangin, s.o.