

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

ÉTAIENT PRÉSENTS : Mme SYLVIE GIRARD, présidente
 Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire
 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire
 M. ALFRED MARQUIS, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
PORTANT SUR LES PROJETS D'AMÉLIORATION DE LA ROUTE 175
DES KILOMÈTRES 60 À 84 ET 84 À 227**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 10

Séance tenue le 17 mai 2005
Hôtel la Saguenéenne, Salle Cabaret B
250, des Saguenéens
Chicoutimi

TABLE DES MATIÈRES

MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
VILLE DE SAGUENAY	3
CRÉ DE SAGUENAY–LAC-ST-JEAN ET MRC DOMAINE-DU-ROY	17
CONSEIL RÉGIONAL FTQ SAGUENAY–LAC-ST-JEAN ET CONSEIL RÉGIONAL FTQ HAUT LAC-ST-JEAN-CHIBOUGAMAU-CHAPAIS	31
MRC LE FJORD-DU-SAGUENAY	46
CONSEIL DES MONTAGNAIS (INNUS) DU LAC ST-JEAN	54
MRC LAC ST-JEAN- EST	64
SOCIÉTÉ D'HISTOIRE ET D'ARCHÉOLOGIE DE MASHTEUIATSH	72
ASSOCIATION DES CLD DU LAC ST-JEAN.....	80
GROUPE ALCAN MÉTAL PRIMAIRE	94

19 h 3 – DÉBUT DE LA SÉANCE
MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5

Alors, Mesdames, Messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette deuxième partie d'audience publique portant sur les projets d'amélioration de la route 175, des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227, présentés par le ministère des Transports.

10

Mon nom est Sylvie Girard. Je préside cette commission et je suis secondée dans ma tâche par madame Marie-Josée Auclair, messieurs Louis Déryger et Alfred Marquis, qui agissent à titre de commissaires.

15

Nous avons la responsabilité de réaliser le mandat d'audience publique et d'enquête confié au BAPE par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

20

Cette deuxième partie d'audience publique a pour but de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur les projets, d'émettre des commentaires et de faire des suggestions ou de proposer des modifications aux projets.

25

J'appellerai donc, dans l'ordre de leur inscription à l'horaire, les participants qui ont fait part de leur intention de présenter un mémoire. Chacune des présentations durera environ dix minutes. La commission prendra, à la suite des interventions des participants, quelques instants pour échanger afin de préciser certains aspects ou développer davantage les éléments contenus dans le mémoire.

30

La commission est en enquête et elle s'intéresse aux arguments évoqués dans les mémoires. Il ne faut pas interpréter nos questions comme une orientation de la commission. La commission ne se prononce pas maintenant, elle se prononce quand elle remet son rapport.

35

Au cours de cette deuxième partie de l'audience, l'initiateur du projet et les personnes-ressources n'ont pas de rôle particulier à jouer. Ils sont invités à assister à la séance et à prendre connaissance des points de vue exprimés sur les projets.

40

À la suite de cette deuxième partie de l'audience publique, la commission rédigera son rapport pour le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Ce rapport fera état des constatations et de l'analyse de la commission concernant les projets à l'étude.

45

Le mandat qu'a reçu le Bureau d'audiences publiques est d'une durée de quatre mois et le rapport du BAPE devra être remis au ministre au plus tard le 11 août 2005. Le ministre doit ensuite rendre le rapport public dans les 60 jours suivants.

La décision d'autoriser ou de refuser le projet appartient au Conseil des ministres sur recommandation du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Mentionnons que tout ce qui est dit en audience est enregistré et que les transcriptions de l'audience seront disponibles dans les centres de consultation d'ici une semaine ainsi que dans le site Internet du BAPE. De plus, les séances peuvent être suivies en mode audio et en direct sur le site Internet du BAPE au www.bape.gouv.qc.ca.

50

Dans le cadre de son mandat d'enquête, subséquentement aux audiences publiques, la commission peut poursuivre son questionnement. Les questions et les réponses seront aussi déposées dans les centres de consultation et dans le site du BAPE.

55

Les centres de consultation sont accessibles tout au long du mandat et les documents peuvent y être consultés. Il y a cinq centres régionaux situés aux endroits suivants : à la Bibliothèque publique de Chicoutimi, 155, rue Racine Est; le deuxième à la Bibliothèque municipale de Jonquière, succursale Saint-Michel, au 3885, boulevard Harvey; le troisième à la Bibliothèque municipale d'Alma, 500, rue Collard Ouest ainsi qu'à la Bibliothèque Jean-Luc-Grondin et à l'Hôtel de ville de Stoneham, tous les deux situés au 6325, chemin du Hibou.

60

Il y a aussi deux centres permanents : le bureau du BAPE à Québec, au 575, rue Saint-Amable, au deuxième étage, et à la Bibliothèque centrale de l'Université du Québec à Montréal.

65

Les membres de l'équipe présents à cette deuxième partie d'audience sont madame Maude Durand et monsieur Jean Roberge qui sont analystes pour le BAPE, ainsi que madame Monique Gélinas, à l'arrière, qui est coordonnatrice du secrétariat de la commission, ainsi que madame Catherine Roberge, responsable des communications.

70

Nous sommes appuyés et aidés par le personnel des services gouvernementaux. Il s'agit, pour la logistique, de monsieur Daniel Buisson, pour la sonorisation, monsieur Bernard Chabot et la sténotypiste, madame Line Perreault de la firme Piché et Olivier.

75

Alors, jusqu'à maintenant, la commission a reçu, pour l'ensemble des deux secteurs, environ 28 à 30 avec intention de mémoire pour ce qui est de la région Saguenay. Il y en aura 28 qui vont être présentés pour les trois prochaines séances, c'est-à-dire ce soir, demain après-midi et demain soir. Et il y a, pour la région de Québec, environ 40 à 45 intentions de mémoire pour les audiences qui vont débiter la semaine prochaine, mercredi, à Québec, deuxième partie de l'audience.

80

Alors, je demanderais aux intervenants de se présenter en début d'intervention afin de faciliter la transcription des enregistrements. Je vous demande, de plus, de limiter les interventions à 10 minutes pour laisser à la commission du temps pour échanger avec vous et ainsi permettre d'éclaircir un peu plus certains aspects de vos intentions.

85

Alors, il faut vous dire aussi qu'il y a plusieurs mémoires qui sont plus volumineux. Naturellement, étant donné que pour arriver à passer tout le monde, on leur demande de nous donner soit un résumé ou de s'en tenir à une dizaine de minutes, plusieurs ont fait un résumé de leur mémoire. Mais je peux vous assurer que la commission lit tout, entièrement tous les mémoires et donc, elle pourra, même si le contenu au complet du mémoire n'est pas présenté ce

90

soir, par exemple, elle peut interroger sur d'autres aspects du mémoire. Et tous les mémoires sont déposés naturellement dans les centres de consultation, l'intégral des mémoires.

95 Alors, j'aimerais aussi rappeler l'importance que la commission apporte à un débat serein tel que nous l'avons vécu en première partie d'audience. La commission n'admettra aucun propos diffamatoire ou non respectueux. Le processus même du BAPE permet d'avoir un échange des plus fructueux, autant pour vous que pour nous. L'échange permet de faire évoluer le projet pour la population et pour les promoteurs. C'est d'autant plus important de le faire de façon sereine et respectueuse.

100 De plus, je souligne que, tout comme pour le promoteur et les personnes ressources, vous avez la possibilité de faire une rectification de faits si vous le jugez utile. Ce droit doit servir uniquement à rectifier des faits et non à se prononcer sur les opinions émises par les autres. Chacun a droit à son opinion. Les gens ne peuvent venir faire de rectification sur une opinion.

105 Alors, je vous donne un exemple très concret. Dans un mémoire ou dans une intervention, quelqu'un parle, par exemple, de «à 300 mètres de la route» et les informations que vous avez, c'est plutôt 600 mètres. Alors, vous pouvez venir faire une rectification de fait pour dire : «Ce n'est pas 300, c'est 600.»

110 Par contre, quelqu'un qui, par exemple, appuierait ou dénoncerait le projet, vous ne pouvez pas venir vous adresser à la commission pour dire que vous n'êtes pas d'accord ou qu'elle n'a pas raison, cette personne-là. Alors, il faut être très très précis sur les faits.

115 Alors, pour exercer ce droit, vous devez vous inscrire au registre spécifique auprès de la conseillère en communication, madame Catherine Roberge. Les gens inscrits au registre de rectification seront invités à faire leur intervention à la fin de la séance.

120 Nous tenons à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est doté d'une déclaration de services aux citoyens et met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité de ses services. Dans le but de nous aider à mieux vous servir, nous vous demandons de bien vouloir remplir le questionnaire qui se trouve sur la table à l'entrée.

125 Alors, nous allons maintenant, sans tarder, commencer la présentation des mémoires. Je vais donc appeler la première personne inscrite. Alors, pour la Ville de Saguenay, monsieur le maire Jean Tremblay, qui est accompagné de monsieur François Boivin et de monsieur Luc Desbiens. Alors, bonsoir, Monsieur le Maire, bienvenue à la commission.

M. JEAN TREMBLAY :

130 Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

135 Bienvenue chez vous!

M. JEAN TREMBLAY :

Merci. Bonsoir. Bonsoir, madame, bonsoir.

140

LA PRÉSIDENTE :

Alors, nous vous écoutons.

145

M. JEAN TREMBLAY :

Alors, dans un premier temps, j'aimerais vous souligner l'importance de la région et, particulièrement, de Ville de Saguenay au Québec. Alors, vous savez que la ville est perçue comme étant une ville éloignée, elle est perçue comme ça partout, c'est une ville qu'on dit éloignée.

150

Alors, cette perception, elle est due à deux choses. Elle est due d'abord à un certain isolement géographique, mais elle est due également à notre route qui est déficiente. Et si on regarde une carte du Québec et qu'on part du bas, on part d'à peu près de Montréal, pour en arriver à Saguenay, par exemple, la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, bien, on n'a pas encore le cinquième du Québec, on n'a pas encore fait le cinquième du territoire du Québec.

155

Et quand on regarde les distances qu'il y a entre les grandes métropoles... les grandes villes du Québec, on voit qu'il y a toujours une distance comparable. Par exemple, là, entre Québec et Montréal, il y a 249 kilomètres; entre Sherbrooke et Québec, 231; entre Québec et Saguenay, 215; entre Sherbrooke et Montréal, 157.

160

Tout ça pour vous dire que, entre les grandes villes du Québec, il y a toujours une distance, puis j'ai fait la moyenne, ça donne 184 kilomètres, c'est la moyenne, ça, entre chacune des grandes villes du Québec. Et nous, on est situé à 215 kilomètres.

165

Donc, ce n'est pas vrai qu'on est loin. On n'est pas loin. Ça paraît loin parce qu'on a une route qui est déficiente. C'est un des éléments importants qui fait que les gens pensent qu'ils sont loin. Puis la route, bien, je n'ai pas de dessin à vous faire, là, on l'a vu encore cette semaine, elle fait peur, hein, c'est une route qui fait peur. Alors, pour les gens, c'est loin.

170

Alors, la région est également une région qui est très peuplée, là, si on se compare à d'autres régions du Québec avec 277 000 habitants, c'est relativement peuplé. Alors, c'est sûr que ce n'est pas Montréal, mais toutes les provinces puis tous les pays d'Europe, puis tout le monde, c'est comme ça. Il y en a aux États-Unis, tout ça. 277 000 de population, bien, c'est quand même une région qui est importante.

175

Alors, si on regarde par population, là, il y a 17 régions au Québec et puis on se situe à peu près dans le milieu des régions, alors en termes de population puis là-dessus, bien, on a mis Montréal puis la Montérégie. Alors, on a plus de population que la Mauricie, que le centre du

180

Québec, que le Bas-Saint-Laurent, que l'Abitibi, que la Gaspésie, que la Côte-Nord, que le Nord du Québec. Donc, on a une population qui est importante.

185 Aussi, il faut que je vous dise que c'est la seule région qui a plus de 200 000 habitants puis qui n'a pas d'autoroute; toutes les régions en ont. Concernant les villes, c'est la seule ville, Saguenay, qui a plus de 100 000 habitants puis qui n'a pas d'autoroute, il n'y en pas d'autre. Toutes les villes de plus de 100 000 habitants au Québec ont une autoroute.

190 Et quand on regarde le produit national brut, on voit qu'il est ici de 7,6 milliards. Ça, c'est en l'an 2000. C'est beaucoup, ça. Si on se compare aux autres régions, là, on est la sixième sur 17. Donc, c'est une région qui produit beaucoup de ressources et c'est tout le Québec qui en profite, les ressources du Québec, le produit international brut, 7,6 milliards.

195 Alors là, c'est plus que Laval, c'est plus que l'Outaouais, c'est plus que la Mauricie. Alors, on est une région qui produit, donc qui enrichit le Québec et qui est appelée à l'enrichir davantage parce qu'on joue un rôle très important sur ce qui va se passer dans le Nord.

200 Je vais vous parler tout à l'heure que, dans le Nord, c'est l'avenir, on va construire, on le sait. Alors ici, c'est un pôle important.

205 Je regardais, par exemple, celle qui est en charge des grands travaux du Québec à Hydro-Québec, elle dit : «Nulle part au Québec il y a une région qui a un potentiel semblable pour la construction de grands ouvrages.» Alors, voyez-vous, la Gaspésie ce matin, on se plaignait qu'en Gaspésie, c'est ici la région où on a perdu le plus nos entrepreneurs. Comment ça se fait qu'ils étaient rendus à Gaspésie, en Gaspésie? Parce qu'il y a des gens compétents, il y a des gens qui sont capables de faire l'ouvrage.

210 Alors, c'est important que je vous le dise parce que c'est une région qui profite à l'ensemble du Québec d'une façon importante. Alors, à l'exception du Saguenay-Lac-Saint-Jean, les régions non reliées par une autoroute présentent les plus faibles produits intérieurs bruts. Alors, quand on regarde toutes les régions, toutes celles qui produisent le plus faible produit intérieur brut, elles n'ont pas d'autoroute.

215 Alors, il y a eu des réflexions qui se sont faites souvent au Québec et, en 1990, on a décidé de déterminer qu'il y avait des villes centres au Québec, des points névralgiques et, parmi ces points – il y en a juste six, ce n'est pas beaucoup, six, au Québec – et parmi ces points névralgiques, sans hésitation, on a mis Chicoutimi. Dans ce temps-là, il n'y avait pas de fusion. Alors, Saguenay était beaucoup moins important comme pôle politique, mais quand même. Chicoutimi, on l'a identifiée clairement, sans hésitation, comme étant un pôle d'importance au Québec, une ville centre.

220 L'étude de KPMG dont vous avez peut-être pris connaissance, là, et ça a fait parler bien du monde, nous dit que c'est ici que c'est le plus intéressant d'investir, c'est la ville au Canada où c'est le plus intéressant d'investir et une des premières au monde, sauf qu'on a des problèmes. Tout à l'heure, je vais vous parler de la route qui fait en sorte qu'on a un problème.

On nous dit aussi, la Banque mondiale qui a fait une étude en 2002, elle nous dit, sans hésitation -- puis la Banque mondiale qui fait une étude, on peut se fier là-dessus, hein, normalement, c'est des études... ça ne peut pas être plus sérieux que ça – que l'accès aux marchés, c'est de loin ce qui est le plus important pour le développement économique, l'accès aux marchés. Et l'accès aux marchés, là, l'autoroute, c'est l'élément qui nous rapproche des marchés. On va en parler dans deux minutes.

Alors, c'est justement, malgré le fait... c'est étonnant parce que malgré le fait que KPMG nous dit ça, alors on a quand même de la difficulté, on a de la difficulté. Même si nos performances économiques ne sont pas mauvaises, malgré tout, parce que l'année dernière, vous l'avez probablement vu, le Conference Board nous dit : au Canada, deux régions se sont démarquées, deux villes, Régina et Saguenay, dans le développement économique.

Même moi, j'étais étonné, j'ai appelé le Conference Board à Toronto, j'ai dit : «Expliquez-moi-la, ça m'intéresse?» Alors, on s'est parlé ensemble. Effectivement, oui, mais ils ont dit : «Écoute, ça ne se maintiendra peut-être pas.» Bien, j'ai dit : «Non, j'ai dit, ça, c'est vos prévisions, mais vos prévisions en 2000, 2001, 2002, 2003 n'a jamais dit qu'en 2004 ça irait aussi bien que ça, par exemple. Donc là, j'aime mieux me fier à vos statistiques qu'à vos prévisions.»

Et ils sont eux-mêmes étonnés de la dynamique. Il y a une dynamique ici qui est assez exceptionnelle. Puis je tiens à vous dire que la fermeture des usines, là, c'est loin de nous avoir endormis, c'est loin de nous avoir endormis.

Ça fait huit ans que je suis maire et je tiens à vous dire que le milieu économique, ce n'est pas reconnaissable. Le lien qu'on a créé aussi dans la région, parce que ça a déjà été une guerre de chicanes, ça se dit entre villes, Saguenay puis le Lac-Saint-Jean, il y a eu une chicane qui a duré 100 ans. Je tiens à vous dire que la fermeture des usines, nos difficultés économiques, ça nous a soudés puis je suis certain que ça a contribué grandement au succès qu'on a obtenu l'année dernière. Quand tu dis que Régina puis Saguenay se démarquent à ce point-là, malgré les fermetures d'usines, c'est assez exceptionnel.

Donc, on est après prendre un virage important dans la deuxième et troisième transformation, on le sent. C'est dur faire ça mais on est après le jouer, ce jeu-là, puis on va gagner, je le sens qu'on va gagner, on est après prendre un virage.

Dans le domaine de la transformation d'aluminium, dans le domaine des centres de recherche, je vous le dis, nulle part en Amérique du Nord il existe autant d'experts dans le domaine de la recherche d'aluminium qu'ici, nulle part en Amérique du Nord. C'est quand même impressionnant. Avant ça, on laissait voguer le bateau par l'Alcan qui a joué un rôle important dans la région puis c'est l'Alcan qui nous a invités à nous prendre en main, ça a pris du temps, mais je pense qu'on est parti sur la bonne voie. Alors, le virage industriel, on est après le prendre actuellement.

270 On nous dit qu'en Amérique du Nord, je vous l'ai dit tout à l'heure, la plus grande concentration de chercheurs au kilomètre carré dans le domaine de l'aluminium, elle est ici. Et c'est unanime également que la route 175, c'est une condition importante pour l'implantation de nouvelles entreprises. C'est unanime chez nous. Ça n'a pas toujours été unanime, il a fallu les convaincre un par un, ça n'a pas toujours été unanime.

275 Même moi, il y a une quinzaine d'années, je n'aurais pas pensé que c'était aussi important que ça, sauf qu'en arrivant comme maire, après avoir consulté toutes ces études-là, parlé à tout le monde, j'ai réellement compris que ça passait par là, ça passait par une autoroute.

280 Des routes, ce n'est pas moi qui ai inventé ça, hein, depuis 2000 ans, on le sait, des routes, ça a toujours contribué au développement économique et on sait que le transport par camion, même si on souhaiterait, des fois, que ce soit un autre genre de transport, c'est bien de valeur, c'est ça qui prend le dessus et avec ce qui est après se faire, là, l'entente sur Kyoto, bien, on va avoir, j'imagine... ça va être de moins en moins polluant, je l'espère.

285 Alors, donc, on nous dit que... Ville de Saguenay, là, elle entretient des relations étroites avec tout ce qui se passe. Par exemple, Alouette, on est présent quand il y a des modifications, l'usine de Sept-Îles, tout ce qui est présent sur la Côte-Nord et tous les barrages qui se font, le Saguenay-Lac-Saint-Jean est très présent.

290 D'ailleurs, c'est une des raisons pour laquelle on a été aussi dynamique l'année dernière parce qu'il y a deux gros barrages dans le nord du Québec et c'est principalement des gens du Saguenay-Lac-Saint-Jean qui sont présents là. C'est plein de bureaux d'ingénieurs ici et des gens compétents. Donc, on a un rayonnement sur tout le nord et le nord-est du Québec.

300 De 2003 à 2008, là, il va se construire, dans le nord du Québec – ça, c'est ce qui est déjà décidé – il va se construire... il va se faire des travaux pour trois milliards de dollars par année, trois milliards de dollars par année. Alors, le Saguenay-Lac-Saint-Jean va jouer un rôle très important dans ça, c'est certain, parce que dans les barrages, on est très présent. C'est Hydro-Québec qui nous dit que nulle part, il existe autant d'experts qu'ici, puis des barrages, il va y en avoir plusieurs. Alors, dans le trois milliards, il y a beaucoup de barrages.

305 Alors, ces travaux qui vont se faire, ça va évidemment accélérer la circulation de marchandises dans le Parc des Laurentides, sur la route 175 et l'autoroute va nous aider grandement.

310 Je ne sais pas si vous le savez, mais quand il y a une tempête l'hiver – là, c'est pas pire ce temps-ci – quand il y a une tempête l'hiver, t'es obligé de descendre, ça m'arrive, je vais à Québec deux, trois fois par mois, quand il y a une tempête l'hiver, il y a des fois, c'est pas drôle du tout. C'est pas drôle du tout, les camions, t'es pas sûr d'y aller, t'es pas sûr si ça va fermer.

Alors, on nous dit aussi qu'à la taille et le volume des marchandises, vous savez, le fameux *just in time*, maintenant, on a une usine de fabrication de pare-chocs. Bien, des pare-

315 chocs, là, ils ne veulent pas qu'on en livre à un entrepôt, c'est *just in time* : «Livre-moi-les quand j'en ai besoin.»

Alors, ce genre d'entreprise-là avec l'Alcan, on est après penser avoir de plus en plus d'entreprises de ce style-là. Il y en a une qui vient d'ouvrir, ça fait quelques mois. Alors, 320 l'entreprise qui utilise ces pare-chocs-là, elle les veut *just in time*, comme ils disent. Alors : «Tu m'en emportes... tu m'en transportes exactement la quantité dont j'ai besoin et au moment où j'en ai besoin.» Donc, pour ça, il faut que le Parc des Laurentides soit ouvert et qu'il soit sécuritaire.

325 Alors, il y a des sondages qui nous disent que plus les citoyens utilisent la route, plus ils sont conscients des dangers. Puis ça, il y a 60 % des gens du Saguenay–Lac-Saint-Jean qui pensent ça puis 47 % des gens de la région de Québec. Alors, c'est quand même important.

Alors, il y a 87 % des gens du Saguenay–Lac-Saint-Jean qui considèrent la route comme 330 une contrainte au développement économique, ils vivent ici, ils en ont conscience, c'est leur employeur qui leur dit ça, c'est les gens de la région qui leur disent ça, 87 %, aïe, c'est beaucoup, ça. Ils disent : «Oui, c'est une contrainte au développement économique.» Leurs pairs, leurs familles, ça nous est dit, 78 % des gens de la région de Québec puis 64 % des gens du reste du Québec. C'est énorme!

335 Le parc des Laurentides, laissez-moi vous le dire, il crée un sentiment d'inconfort, d'insécurité et d'impatience. Oubliez pas, ils vont vous dire 200 accidents par année, il y a des routes au Québec ou au Canada qu'il y a plus d'accidents. Je le sais. Mais il y a une chose, par exemple, les secours sont plus proches.

340 Je te dis qu'en plein hiver, quand l'ambulance est à 100 kilomètres, quand les pompiers sont à 100 kilomètres, oh! Moi, j'ai un de mes amis, il s'est brisé une jambe, il est mort au bout de son sang, en plein hiver. Comment tu t'en sors en plein hiver quand il n'y a pas de secours? Alors, ça arrive parfois quand il y a des tempêtes. Ce n'est pas seulement en nombre 345 d'accidents, c'est le secours, où est-il, le secours, à ce moment-là?

Et les camions, dans le parc des Laurentides, il y en a plus qu'ailleurs, il y en a 1170 en moyenne par jour et, sur des routes semblables, c'est supposé être 621.

350 Alors, on vous dit concernant maintenant la dimension sociale, évidemment, c'est la sécurité des citoyens qui est mise en cause et puis c'est l'équité aussi envers les autres villes du Québec, surtout que la nôtre produit beaucoup. L'équité envers les autres régions du Québec.

Il y a un sondage qui a été fait par le Groupe CGL qui nous dit que réduire l'isolement du 355 Saguenay–Lac-Saint-Jean, il y a 91 % des gens du Saguenay–Lac-Saint-Jean qui considèrent qu'une route à quatre voies permettra de réduire l'isolement. 93 % des gens de Québec pensent la même chose, en parlant du parc des Laurentides; 77 % des gens du reste du Québec. C'est énorme!

360 Genivar Tecsalt, deux des plus gros bureaux de consultants du Québec, eux autres, ils disent qu'il y a cinq mécanismes par lesquels on peut améliorer l'infrastructure routière. Ils disent que l'infrastructure routière ça contribue, c'est-à-dire, au développement économique de la région. Alors, ce n'est pas dit par n'importe qui, là, Genivar Tecsalt. Il nous dit d'abord que ça réduit les coûts de distribution, que ça permet une gestion plus juste des inventaires et des délais
365 de livraison, une circulation plus fluide du transport des personnes et puis que ça améliore la qualité de vie.

Alors, en conclusion, le parc des Laurentides à quatre voies, ça nous permet d'être moins isolés géographiquement et de s'approcher, même si physiquement on ne s'approche pas, c'est
370 psychologique, ça; psychologiquement, on est plus proche et puis on est beaucoup plus en sécurité. Quand tu es plus en sécurité, tu es plus amené à voyager librement et à venir.

Il ne faut pas oublier notre industrie touristique aussi qui en souffre grandement et ça nous est dit régulièrement. C'est aussi la seule ville de plus de 150 000 habitants qui n'est pas
375 desservie par un réseau routier, c'est la seule région avec un PIB aussi important qui n'est pas desservie par un réseau routier et puis ça complète aussi le réseau des pôles urbains du Québec.

Ça répond à un besoin croissant de l'industrie. Ils nous le disent : il faut se rapprocher
380 des marchés. Alors, on se rapproche des marchés en ayant une route beaucoup plus fluide, en étant capable de livrer notre marchandise beaucoup plus à temps et en répondant aux besoins et en étant en sécurité, et en étant sûrs que nos marchandises vont être livrées à temps.

Puis je finirai par vous dire que ça va être beaucoup moins dangereux, ça va vous être dit
385 à plusieurs reprises, mais ce qui s'est passé cette semaine, laissez-moi vous dire que j'ai parlé à certains des parents de ces enfants-là, c'est dramatique ce qui se passe, là.

Ce n'est pas la seule fois, là, on l'a un petit peu plus, là... disons que... parce que ça nous est arrivé cette semaine, mais laissez-moi vous dire que des situations semblables, moi j'ai
390 deux enfants à l'Université Laval, je suis bien placé pour vous le dire, qui traversent le parc deux, trois fois par mois et à toutes les fois qu'ils arrivent à Québec, on dit : «Appelle-moi, je veux être sûr que tu t'es rendu à temps.» La journée des accidents, mon garçon descendait justement cette journée-là. Inutile de vous dire que tous les sentiments te passent dans la tête.

Et il y a une chose aussi que je veux souligner en terminant. N'oubliez pas que si on ne
395 le faisait pas, les travaux, il y aurait quand même des travaux importants à faire dans l'avenir dans le parc des Laurentides et ces travaux-là seraient payés par le gouvernement du Québec. Actuellement, les travaux sont payés moitié par le gouvernement du Québec et moitié par le gouvernement fédéral. Et le gouvernement fédéral m'a très bien dit que si ça ne se réalisait pas
400 – remarque qu'on n'ose pas penser que ça pourrait arriver, là – mais si ça ne se faisait pas, il n'y a absolument rien qui dit que cet argent-là demeurera au Québec. Et je pense que si c'était dans une autre province du Canada, ils auraient peut-être dit oui encore beaucoup plus vite que nous autres. Alors, c'est la présentation que je voulais vous faire.

405 J'aurai l'occasion de vous parler de développement économique parce que je serai à Québec pour représenter Promotion Saguenay, je suis président de Promotion Saguenay, alors j'aurai l'occasion de vous voir une autre fois pour parler plus amplement de développement économique avec vous. Merci.

410 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie, Monsieur le Maire, monsieur Tremblay.

415 Alors, effectivement, il y a certains aspects de votre mémoire, je sais aussi qu'on aura l'occasion la semaine prochaine aussi sur certains aspects du développement économique, il y a certains aspects de votre mémoire que je questionnerai tout à l'heure concernant les enjeux.

420 Mais, en fait, je profiterais de votre présence et de votre rôle au sein de la communauté du Saguenay–Lac-Saint-Jean pour vous poser plus une question politique. Ce que j'aimerais entendre – c'est parce que tout le monde a entendu ce qui s'est dit, ce qui s'est écrit sur ce projet-là depuis des années, certaines personnes ont participé à certains événements pour donner aussi leur opinion et tout ça, on est maintenant à une étape où les gens vont aussi nous dire ce qu'ils en pensent, mais au-delà de tous ces aspects-là, j'aimerais vous entendre sur l'aspect social, pourquoi l'espèce de phénomène de cette attente-là au Saguenay–Lac-Saint-Jean par rapport à cette route-là?

430 Parce que les enjeux que vous nous démontrez, les enjeux économiques, de sécurité et tout ça, ils ont fluctué à travers le temps, ils ont été meilleurs, pires, ils ont évolué, dévolué, mais reste qu'il y a toujours eu, depuis 30-40 ans, cette demande-là de la région comme si cette route-là devenait un élément essentiel pour la trame socioéconomique ou socioculturelle pour la région.

435 Alors, j'aimerais vous entendre un peu qu'est-ce que... nous expliquer un peu ce phénomène-là de l'importance pour les citoyens de la région, au-delà d'éléments de justification plus spécifiques d'une année à l'autre. Ça fait quand même 30 ans que vous en parlez.

M. JEAN TREMBLAY :

440 Qu'est-ce que vous voulez dire pendant 30... ça fait 30 ans, mais vous trouvez que ça n'a pas changé, cet aspect-là?

LA PRÉSIDENTE :

C'est-à-dire que ce qui reste – il y a beaucoup de choses qui ont changé...

445 **M. JEAN TREMBLAY :**

Oui?

LA PRÉSIDENTE :

450

... sur plein d'aspects, même sur des aspects qui rejoignent la justification qui est proposée par le promoteur, autant sur la sécurité, sur l'économie ou autre. Mais il y a un élément qui n'a pas changé...

455

M. JEAN TREMBLAY :

Non, c'est certain.

460

LA PRÉSIDENTE :

... qui est le fait d'avoir besoin de cette route-là. Alors, quelles que soient les raisons qui ont fluctué à travers les années, pourquoi ce besoin-là?

465

M. JEAN TREMBLAY :

C'est parce que les experts, les gens d'affaires, les développeurs ils nous le disent – d'abord, je parle du développement économique, là – les gens nous disent régulièrement : «C'est une contrainte importante.»

470

Moi, je suis notaire. Pendant 20 ans, je faisais du droit commercial principalement, donc j'avais l'occasion de parler avec des gens -- je ne savais pas que je ferais de la politique dans ce temps-là – j'avais l'occasion de parler avec des contracteurs, avec toutes sortes de monde, jamais je voyais quelqu'un... tout le monde me disait la même chose, le discours a toujours été le même : c'est une contrainte majeure, on ne peut pas, on ne se développera jamais tant qu'on n'aura pas une autoroute à quatre voies divisées.

475

Toutes les études, tous les experts nous l'ont confirmé, mais avant qu'ils nous le confirment, à un moment donné, les gens qui vivent ici le ressentent ça, tu vis ici, tu fabriques des biens, tu n'es pas capable de les livrer à temps, tu as des contraintes, c'est plus long. C'est vraiment une contrainte. Les gens ont peur de prendre le parc des Laurentides depuis longtemps. Alors, ça nous crée des obstacles.

480

Écoutez, quand tu es notaire, tu fais beaucoup, par exemple, des gérants de banque, des gens comme ça qui sont appelés à déménager souvent, là, et puis ces gens-là nous disaient : «C'est une région extraordinaire», tout le monde me le disait. Quand ils arrivaient ici, là, des gérants de banque, des fois, parce qu'ils ne sont jamais venus, je parle d'un gérant de banque mais il y en a beaucoup de transferts comme ça puis ça passe dans un bureau de notaire, ils me disaient tous en arrivant : «Bien là, je m'en viens, j'espère que je vais aimer ça», puis tout.

485

490

Je peux vous assurer d'une chose, hein, quand ça faisait deux, trois ans puis qu'ils étaient obligés de partir, ils avaient tous la larme à l'œil. C'est une région qui est attachante, c'est une région qui est belle, c'est une région où il y a des loisirs, des attraits touristiques, il y a des choses à développer.

495 Mais le parc des Laurentides, c'était toujours, toujours, toujours... quand tu te fais dire ça depuis que tu es au monde, mon père était un commerçant, quand tu te fais dire ça depuis que tu es au monde, tu te dis, bien, écoute... puis il n'y a jamais personne qui te dit le contraire.

Les gens qui développent... pourquoi leur intérêt à dire ça d'une façon aussi intense?
500 C'est parce que c'est vrai. C'est l'obstacle majeur.

Les autoroutes, ce n'est pas nous autres qui avons inventé ça. Dans toutes les villes développées et qui ont pris de l'ampleur, la première qu'ils ont faite, ils ont construit une autoroute. Et je suis certain que ça va nous aider puis je vais vous conter une petite anecdote.
505 Moi, j'ai été pas mal impliqué dans l'histoire du port de Grande-Anse. Le port de Grande-Anse, c'est un port en eaux profondes qui est situé dans le milieu de notre ville et ça s'est fait il y a à peu près 25 ans. C'était mes premières interventions à ce niveau-là.

Alors, je me souviens d'avoir été manger dans un restaurant avec le ministre Marc Lalonde qui avait essayé de me convaincre. Il avait dit : «Écoute, là, il faudrait que vous compreniez quelque chose, là. Il n'y a pas de volume. Avez-vous compris, là? Il n'y a pas de volume pour développer un port. Nous autres, on ne construira pas un port s'il n'y a pas de volume.» Puis il y avait du monde politique autour de moi, je devais avoir 25-30 ans dans ce temps-là, ça fait que j'observais ce qui se passait et je me souviens qu'il y avait une insistance :
515 il faut faire le port puis le volume va venir après. C'est ça qu'il faut faire.

Puis moi-même, j'étais sceptique, je tiens à vous le dire. Bien aujourd'hui, vous saurez que le port, là, si on ne l'agrandit pas, on a un problème parce que le port, il est trop petit, il ne fournit plus, c'est trop petit.
520

Alors, une route, ça amène de l'achalandage, un port également, on n'a pas inventé ça, ça a toujours été de même, un aéroport, un port et une route, mais le plus important des trois, c'est une route. Et la route actuellement elle est déficiente, elle est déficiente d'une façon importante. Alors, on a besoin de la réparer.
525

Alors, c'est une route qui voyage mal, c'est une route qui fait peur. On la traverse l'hiver, là, je vous dis, quand tu traverses l'hiver, on appelle ça de la *slush*, là, puis tu suis une *van*, je vous dis que ce n'est pas rassurant mais pas du tout. Quand on est dans un petit Toyota Echo comme j'ai eu un bout de temps l'hiver passé, là, tiens ton volant! Alors, ce n'est pas rassurant.
530 Alors, on a besoin d'une route.

LA PRÉSIDENTE :

Mais est-ce que – silence, s'il vous plaît – alors, est-ce qu'on... parce que, bon, si je me faisais l'avocat du diable et je regardais avec les chiffres dont vous nous avez fait part pour la région où vous êtes quand même en sixième position pour le PIB, vous nous avez fait part de la citation, là, de l'avis du Conference Board, on pourrait vous dire : bien, vous n'êtes pas si mal pris, ça va bien.
535

540 **M. JEAN TREMBLAY :**

C'est parce qu'on est ingénieux puis on est travaillant, on va faire dix fois mieux, laissez-moi vous le dire.

545 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais en quoi la route ferait que, à ce moment-là, que ça a été un frein au développement de la région?

550 **M. JEAN TREMBLAY :**

C'est un frein. On le sait qu'on pourrait se développer beaucoup plus vite et c'est tout le Québec qui va en profiter parce que le Québec avoir une région forte... n'oubliez pas que c'est la troisième région industrielle du Québec. Avec une route, ça va aller beaucoup plus vite et on le sait. Alors, oui, on se développe.

Ce n'est pas parce qu'on va avoir une route qu'on va être plus intelligent. Il y a des ouvriers ici, c'est extraordinaire, je tiens à vous dire des choses. Les usines qui ont fermé, par exemple, celle-là qui a fermé à Ville de La Baie, là, ils venaient de gagner un prix comme étant les plus performants. Je ne sais pas pourquoi. La région, là, les ouvriers les plus performants. On dit qu'ils sont syndiqués. C'est vrai que le syndicat est fort, mais ils rendent la monnaie de la piastre, par exemple, ils sont performants. Je ne sais pas pourquoi.

Je parlais avec Benoît Allard, à un moment donné puis on parle de ça, le syndicat puis tout ça, puis ça, c'est l'industriel personnel probablement le plus prospère dans la région, il dit : «Le monde est performant, ils sont bons.» Alors, on a besoin d'outils. Si on n'a pas d'outils, si on se dit... oui, on a développé mais on est capable de faire deux fois mieux et c'est l'ensemble du Québec qui va en profiter.

570 **LA PRÉSIDENTE :**

Et si éventuellement le projet se réalisait, cet outil dont vous parlez, en fait, qui serait une route améliorée, plus performante, dans le fond, qu'est-ce que vous feriez avec cet outil-là? Qu'est-ce qui ferait que, du jour au lendemain, il y aurait un développement plus structurant de l'économie?

M. JEAN TREMBLAY :

Ça n'arrivera pas le lendemain, ça, c'est comme le port, là, ça fait 25 ans puis là, il est trop petit, mais pendant les 25 ans, il s'est meublé. Alors, ça ne se décrit pas comme vous venez de me répondre là.

Mais considérant que les entreprises nous disent tout le temps... prenez l'usine de pare-chocs, là, la première tempête d'hiver, là, puis qu'ils vont arriver en retard pour livrer leurs pare-

585 chocs, ils vont se le faire dire. Alors ça, c'est un exemple. On en veut plusieurs, des usines
comme ça, on est parti dans la transformation de l'aluminium et du bois.

Alors, quand le parc va être fermé une journée, là, puis que l'usine va être obligée, là, de
dire : «Nous autres, on ne peut pas marcher, nos pare-chocs, ça ne marche pas», on va prendre
590 une usine de pare-chocs qui est plus près. Alors, c'est ça qui se passe.

Alors, c'est un attrait, se rapprocher du marché. Ils nous le disent, c'est des études
mondiales, se rapprocher du marché, c'est de loin la notion la plus importante. Et se rapprocher,
là, ce n'est pas prendre une ville puis de tirer dessus puis l'approcher de son... non, c'est d'être
595 capable d'accéder à tes marchés rapidement. C'est ça se rapprocher du marché, être capable
d'y accéder rapidement.

Ce n'est pas le deuxième élément. Il y a des études qui ont dit deux, troisième élément,
c'est le premier. Vous demanderez à n'importe quel expert, ils disent que c'est le... puis ça, c'est
600 mondial, c'est le premier élément, se rapprocher des marchés. Et nous, on ne l'a pas, ce critère-
là, on se le fait dire tout le temps.

Je ne vous dis pas que ça va arriver le lendemain matin. C'est sûr que quand on
construit une autoroute, c'est à long terme. Ça, c'est normal. N'importe quelle autoroute,
605 d'ailleurs. Il n'y a pas une autoroute au Québec où la ville, le lendemain matin, ça a été
transformé. Mais je peux vous assurer d'une chose, ça va aller plus vite ici que n'importe où
ailleurs. Ça fait assez longtemps qu'on attend après.

C'est dynamique, vous savez, ce qui se passe au point de vue... pensez-y, là, fermer
610 deux grosses usines comme on a fermé l'année dernière puis avoir la meilleure performance au
Canada avec Régina, là, deux villes égales, il faut être fort. Mais on a un problème, on le dit
depuis longtemps.

D'ailleurs, on a convaincu le milieu politique, vous savez. Au début, pensez pas qu'on est
615 arrivé à Ottawa puis à Québec puis qu'ils ont dit oui. Ils ont posé pas mal plus de questions que
vous pouvez penser, ça a duré des années, des années, des années. On a été chanceux d'avoir
des gens comme Marina Larouche et son groupe qui ont été là tous les jours, sans arrêt, sans
arrêt et qui ont réussi à convaincre tout le monde. J'ai été peut-être un des premiers à me faire
convaincre mais elle a eu besoin de me convaincre aussi. Mais moi, j'étais un petit peu au
620 début... c'est-tu vraiment nécessaire?

Mais je tiens à vous dire que toutes les études que j'ai lues, il n'y en a pas une, je vous
mets au défi de me trouver une étude qui nous dit que ce n'est pas important. C'est important de
finir ce travail-là.

625 Puis on veut que le Québec se développe, c'est l'ensemble du Québec. Moi, je l'aime, le
Québec. Je n'aime pas juste ma région, j'aime le Québec et je veux que le Québec se développe
et je sais que le Québec a besoin de notre région. Tout l'aspect, il reste quatre cinquièmes du
Québec en haut de chez nous. On a une richesse en forêt, là. Il est venu des Français la

630 semaine passée à l'occasion d'un congrès, ils sont venus à mon bureau. C'est des Français, c'est des *top-niveau* en France. Ils nous ont dit la richesse forestière qu'on a ici, c'est extraordinaire. Mais on a besoin de la développer mais on ne peut pas transporter le bois autrement que par une route, on a besoin d'une route.

635 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Tremblay. Mon collègue aurait une question pour vous.

640 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Oui. Monsieur Tremblay, est-ce que vous croyez qu'il peut y avoir des répercussions négatives durant les travaux? Est-ce que, par exemple, le fait que, bon, les travaux vont durer peut-être quatre, cinq ans, est-ce que vous entrevoyez une baisse de l'achalandage ou des difficultés au niveau du transport pendant cette période-là? Est-ce que vous avez des recommandations, par exemple, à faire pour peut-être s'assurer qu'il n'y ait pas de répercussion négative à ce niveau-là?

M. JEAN TREMBLAY :

650 Il va y en avoir, hein, des travaux, ça dérange. C'est normal. Mais sinon, on ne ferait jamais rien. N'importe quels travaux, ça dérange un peu puis c'est sûr qu'il va y en avoir. Mais moi, je me fie aux nouvelles normes, il y a des nouvelles normes, là, pour essayer de déranger le moins possible. Et, écoutez, on ne peut pas demander de faire une construction puis en même temps de circuler comme avant. On s'attend à ça mais on va le vivre.

655 Et puis on fait beaucoup de travaux dans la ville, nous autres, c'est partout pareil. Des fois, on bloque une route pendant trois jours puis les citoyens viennent me voir puis : « Je suis pas content, ma route est bloquée. » « Bien oui, mais écoutez, là, si tu veux que je refasse des égouts, je peux pas les faire juste de nuit puis couvrir ça de jour, il faut faire ça. »

660 Donc, on s'attend à ce qu'il y ait, oui, des inconvénients mais comme n'importe quelle construction, on va être très heureux de vivre avec ça.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

665 Mais est-ce que vous avez des éléments, des bonifications du projet actuel que vous avez en tête pour peut-être justement rendre le projet plus acceptable à ce niveau-là?

M. JEAN TREMBLAY :

670 Non, je n'ai rien de particulier, non.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

675 Non?

M. JEAN TREMBLAY :

680 Non. J'imagine que... je pense qu'aujourd'hui, on les voit faire dans les travaux, ils prennent toutes les mesures nécessaires pour nuire le moins possible. Tout le monde est conscient que ça dérange mais ce n'est pas grave, là, on n'a même pas pensé à ça, nous autres. Quand ils vont commencer les travaux, là, vous allez voir, on va se faire une belle fête, je tiens à vous le dire, on va se faire une belle fête!

685 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. Merci.

M. JEAN TREMBLAY :

690 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

695 Alors, je vous remercie beaucoup pour votre présentation.

M. JEAN TREMBLAY :

700 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

705 Alors, je vous répète que les manifestations d'approbation ou de désapprobation ne sont pas permises. Alors, je vais appeler maintenant un deuxième intervenant. Pour la Conférence régionale des élus de Saguenay–Lac-Saint-Jean, monsieur Bernard Généreux ainsi que madame Marie-Claude Côté et monsieur Roger Boivin ainsi que... vous allez aussi, je pense, présenter la position de la MRC Domaine-du-Roi. Alors, bienvenue. Alors, c'est monsieur Généreux, oui...

M. BERNARD GÉNÉREUX :

710 C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

715 ... qui va commencer à s'adresser. Nous vous écoutons.

M. BERNARD GÉNÉREUX :

Donc, bonsoir, Madame Girard.

720

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir.

725

M. BERNARD GÉNÉREUX :

Juste une petite précision au plan du déroulement. Comme j'ai deux mémoires à présenter, est-ce que mon temps est imparti pour deux mémoires ou si je dois me limiter à dix minutes pour les deux mémoires?

730

LA PRÉSIDENTE :

Je vous donne 15 pour les deux, ça va-tu?

735

M. BERNARD GÉNÉREUX :

Vous êtes bien généreuse. Merci!

740

LA PRÉSIDENTE :

Si vous voulez nous laisser un peu de temps pour vous questionner. Allez-y, nous vous écoutons. Est-ce que vous allez faire les deux présentations de suite?

745

M. BERNARD GÉNÉREUX :

Je vais essayer de les faire...

750

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Puis après ça, on fera les interventions globalement.

755

M. BERNARD GÉNÉREUX :

... en parallèle. Je pense que, effectivement, vous allez comprendre que, suite à l'intervention de monsieur Tremblay, la cohésion et le consensus de la région sur cette question-là, comme elle est très large, peut-être qu'il y aura un certain nombre de redites et je pense que c'est important de bien se faire comprendre quant aux enjeux et à l'importance du consensus qui s'est développé dans notre région autour de ces projets.

760

Donc, rapidement, je vais aborder la question par l'enjeu régional du point de vue régional. Et on sait que la région, telle qu'elle est constituée, a à relever d'importants défis au plan du développement socio-économique. Et à cet égard-là, l'historique de notre région a toujours fait en sorte que lorsqu'il y avait de grands mouvements ou de grands défis à relever, on

765 savait ou on a toujours su, comme région, relever les défis de la cohésion et de la collaboration du partenariat pour pouvoir relever l'importance des défis que posait le territoire.

770 Tantôt, vous faisiez allusion à la difficulté que pouvait représenter ou à l'insistance qu'avait notre région en regard de ce projet historique. Bien, je pense qu'il faut aussi rappeler que, au moment où on a construit cette route-là, ce sont les gens de la région qui ont pris l'initiative de construire la route pour désenclaver notre territoire et de le relier au centre du Québec. Et je pense qu'il faut remonter aussi loin que cela pour comprendre notre comportement insulaire comme région.

775 Et rappelons qu'on a bâti le pont de l'Île-du-Prince-Édouard pour le relier au continent justement par ce désir de se rattacher à un continent, de se rattacher à un réseau socio-économique ou à une trame économique qui était en dehors, je dirais, du territoire.

780 Donc, c'est un peu la même chose que l'on vit lorsque l'on parle de ce projet-là qui a fait l'objet au cours, je dirais, des dix dernières années plus particulièrement, d'un très large consensus régional. Tous les acteurs socio-économiques, politiques ont mis l'épaule à la roue. On a fait reconnaître le statut de route nationale par la contribution du député Harvey qui a fait en sorte que cette route-là soit reconnue comme route nationale par le gouvernement canadien, de sorte qu'on puisse aller chercher la contribution fédérale à la construction.

785 Donc, en regard du consensus, là, moi je pense qu'il n'y a aucune équivoque et s'il y a un projet qui a mobilisé toute notre population régionale, c'est bien celui-là au cours des dernières années.

790 Et je pense que le fait qu'on ait encore aujourd'hui à redire notre consensus, on trouve ça un petit peu déplorable puis un petit peu tannant – vous me permettrez l'expression – parce qu'on se soumet de bonne foi à l'exercice, mais comment expliquer au reste du Québec qui vient questionner le choix d'une région quant à sa volonté unanime de se relier sociologiquement, économiquement au centre du Québec?

795 Et ce n'est pas un caprice, là, une route – et je pense que monsieur le maire, tantôt, l'a très bien expliqué – une route, c'est le premier instrument qui fait qu'on crée du développement économique. Et je pense que, encore une fois, là, on ne reviendra pas sur la multitude d'études qui ont été déposées sur cette question-là, autant pour la 175 que pour l'ensemble de la stratégie de développement économique d'un pays, ça passe par un réseau routier performant, moderne, efficace.

800
805 Et notre conclusion, puis je pense que l'avis même du ministère des Transports du Québec, c'est que ce réseau-là ne répond plus aux nécessités économiques de 2005. Donc, il faut faire les corrections qui s'imposent et actuellement, tout est en place pour que l'on procède, tout ce qui manque, c'est l'autorisation du BAPE.

Donc, on pense bien que ce sera acquis dans quelques semaines pour qu'enfin, on puisse dire : on est parti vers cette nouvelle étape du développement économique de notre région.

810

Et on le sait, le développement économique de notre région, il est multiple, il est composé d'une trame industrielle très forte. Notre lien ou notre positionnement géographique entre le Sud et le Grand Nord fait en sorte qu'il y a ici, je dirais, un pôle stratégique de développement qui va faire exploser notre région dans quelques années au plan du développement économique, compte tenu de l'expertise, de la compétence et de la connaissance qui est présente dans notre territoire.

815

Récemment, on a eu à vivre la construction de l'usine d'Alma, donc une nouvelle usine qu'Alcan a édifiée à Alma. On a mis en place un comité de maximisation. C'était contre toute attente, je dirais, une démarche qui, encore là, tient à l'initiative et à l'imagination de notre population qui a dit : «Nous, on va s'impliquer là-dedans, on va faire en sorte que les contrats soient fractionnés pour qu'on puisse favoriser l'expertise et le développement de l'expertise régionale.»

820

Bien, on a fait sauter la banque, on a fait sauter tous les pronostics. On a été beaucoup plus performant que tout ce qu'on pouvait imaginer. On le répète actuellement avec la Péribonka IV et on va le répéter avec des grands travaux du Nord où on annonce, là, des dizaines de milliards de travaux au cours des prochaines années.

825

Donc, notre région a besoin de ce lien qui fait la relation entre le Nord et le Sud. Et de se mettre dans le Québec moderne, ça passe par un réseau adéquat, moderne et sécuritaire.

830

Quand on parle du développement économique, puis je pense qu'il faut le regarder, encore une fois, par la loupe du développement durable, l'équilibre entre ces obligations-là ou ces champs de développement, la contribution du social, de l'économique et de l'environnement, je pense qu'on l'illustre d'une façon tout à fait extraordinaire par notre projet de région.

835

Ce projet de région là, il vise à favoriser le développement économique, à sécuriser nos citoyens, sécuriser également ceux qui viennent contribuer au développement de notre région, donc c'est la dimension que j'appellerais sociale du développement. Et au plan environnemental, bien sûr, on a à traverser une réserve faunique.

840

Donc, a priori, je pense qu'on est dans un environnement particulier, que l'on connaît bien, que l'on a appris au cours des années à apprivoiser, malgré le fait qu'il nous joue régulièrement des tours, cet environnement-là. Donc, il faut, bien sûr, le protéger, ne serait-ce que par les populations de faune particulières et de flore qu'on y retrouve, mais je pense que le lien routier déjà existant que l'on emprunte pour une partie, on reste sensiblement dans le même corridor.

845

850 Donc, pour nous, les impacts au plan de l'environnement nous semblent minimes en regard de l'enjeu qui est en cause et de la nécessité de parfaire une infrastructure qui est tout à fait nécessaire au développement puis à la poursuite du développement de notre région.

855 J'aborderai peut-être, dans un dernier temps, la dimension touristique. On sait que, au-delà de l'industrie de base basée sur les ressources naturelles que sont l'aluminium et le bois, il y a une industrie qui est en émergence et qui est de plus en plus importante dans notre région, celle de l'industrie touristique. Et ça, bien, on sait que les tendances mondiales du développement touristique autour de l'écotourisme, le tourisme d'aventure, de grands espaces, font en sorte que souvent, les visiteurs, beaucoup européens, recherchent les grands espaces
860 qui sont autour de nous nombreux et extraordinaires.

865 Cependant, encore là, le frein que représente le lien routier actuel, à cause de sa dimension non sécuritaire, on est souvent, j'en conviens, dans la perception mais la perception, elle est souvent aussi forte que la réalité sur ces questions-là.

870 Et quand depuis des générations, on se répète que c'est dangereux traverser le parc et que depuis des générations, on appelle nos enfants lorsqu'ils arrivent à destination, je pense qu'il y a autour de ce lien routier là une espèce de hantise qui fait que ça constitue un frein au développement de toutes les formes, touristique comme économique ou industriel.

875 Donc, il faut atténuer cette impression-là et ça, je pense que la région a suffisamment payé de ne pas être reliée d'une façon efficace et performante au centre du Québec et je me dis, malgré ça, je pense qu'on l'a encore très bien illustré tantôt, les performances de notre région sont ce qu'elles sont, elles sont au-delà de la moyenne de ce qu'on pourrait normalement trouver dans une région comme la nôtre, imaginez ce qu'on ferait avec un outil aussi déterminant et
880 fondamental au développement économique.

885 Donc, je pense qu'on a effectivement des défis à relever comme région, des défis au plan de la démographie. On sait qu'on a à faire face, comme bien des régions, à l'exode de nos jeunes, au vieillissement des populations et certains nous diront que, en construisant une autoroute, on va favoriser l'exode. Moi, je pense qu'on peut aussi inverser l'hypothèse qu'on va favoriser le retour parce que, écoutez, c'est, je pense, beaucoup psychologique la distance, puis
890 monsieur le maire l'a très bien démontré tantôt.

895 On n'est pas plus loin d'ailleurs que de nulle part, on est au centre, je pense, du Québec et, à cet égard-là, enlevons ce frein et ramenons, je dirais, toute la dynamique qui va venir... qui pourrait venir contribuer au développement de notre région dans une optique où on sait qu'on a à faire face, dans un contexte de baisse de démographie, à un défi de l'immigration.

900 Et l'immigration, il faut qu'elle puisse aussi venir participer au développement de nos régions puis il faut enlever ce frein psychologique de la distance que venir au Saguenay-Lac-Saint-Jean, là, ce n'est pas pire qu'aller dans les Laurentides, à Mont-Laurier, par exemple, par rapport à Montréal où il y a de plus en plus d'immigrants.

895 Et je pense que, par comparaison, quand on voit le résultat de l'autoroute du Nord par rapport à une autoroute qui serait chez nous, il y a quelques années, aller dans le Nord, c'était un voyage qui prenait des lunes, c'était loin, c'était pénible puis il y en a eu des accidents mortels à répétition dans les Laurentides. Bien, je pense qu'il faut sortir de cette époque-là, nous mettre dans une époque moderne, dynamique, prospère et relier la région au reste du Québec.

900 Donc, on veut relever le défi du développement avec cet instrument-là. Et là-dessus, le consensus de notre région, il est immuable, béton, imperturbable et je pense que le défi que l'on a à relever, quant à nous, nos devoirs sont faits, il faut maintenant passer à l'étape de la construction de ce lien routier qui va mettre le Québec en lien avec la région dans un contexte où on a absolument besoin de ce lien.

905 Voilà pour l'essentiel. Je pense que j'ai essayé de résumer, là, à travers ma présentation, les deux mémoires. Il y a, bien sûr, des dimensions, des particularités mais je pense que l'importance du lien routier, vous pourrez voir dans le mémoire de la MRC du Domaine-du-Roi que l'effet, je dirais, la caractéristique d'un lien routier performant au plan de la performance économique, ça peut se démontrer aussi et que la construction du lien routier va s'autofinancer par la performance ou le gain que les entreprises vont gagner dû au fait qu'on aura une route qui sera performante alors que, actuellement, il y a une perte économique que l'on subit ou que l'on fait subir constamment à l'entreprise et à l'industrie parce que notre lien routier est déficitaire.

910

915 Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Généreux.

920 Si vous permettez, je vais faire faire peut-être un petit exercice à la salle, si tout le monde fermait leur cellulaire en même temps, on pourrait continuer sans être trop perturbé.

925 Alors, merci bien de votre présentation. J'aimerais revenir effectivement sur certains aspects, en fait, qui ont été soulevés dans les deux mémoires. C'est, en fait, concernant les attentes de vos organismes respectifs en regard des retombées.

930 Bien sûr, vous nous avez parlé des retombées plus de développement structurant, des retombées structurantes de développement en regard d'un éventuel projet qui se réaliserait, mais vous faites part aussi, vous nous avez parlé des fameux comités de maximisation de retombées, celui d'Alcan, celui de Péribonka.

935 Et j'aimerais vous entendre là-dessus. Bon. Je pense que les résultats concernant le comité de maximisation sur l'Alcan a dû publier un rapport que nous avons pris déjà connaissance, dont le BAPE avait fait état aussi dans le rapport sur Péribonka. Et j'aimerais vous entendre sur le résultat jusqu'à maintenant de Péribonka. Effectivement, parce que, bon, il y a eu un premier chantier, un deuxième qui a suivi tout de suite, quelle a été la capacité du milieu à pouvoir effectivement maximiser l'ensemble des retombées et si vous avez une idée un

940 peu, là, du pourcentage des entreprises qui ont pu obtenir des contrats ou qui ont pu participer jusqu'à maintenant aux appels d'offres ou aux projets d'Hydro-Québec?

M. BERNARD GÉNÉREUX :

945 Je vais vous répondre peut-être, dans un premier temps, globalement, puis je vais demander à Marie-Claude, peut-être, de nous préciser certains aspects. Mais globalement, je dois dire que, actuellement, avec la contribution de l'expertise régionale, on nous disait, la semaine dernière, qu'on est en avance sur l'échéancier. Donc, je pense que quand on parlait de performance, là, ça se démontre encore là.

950 L'autre grande révélation autour du chantier de la Péribonka, c'est la contribution de la population de Mashteuiatsh, où l'implication puis le développement de l'expertise, à partir de la communauté autochtone, fait en sorte que ça a été, là, autant que ça l'a été pour le chantier d'Alcan, dans celui de la Péribonka, une des grandes révélations à ce jour du chantier de la Péribonka, c'est l'expertise et l'excellence de la performance de l'implication de la communauté
955 autochtone dans la réalisation de projet que jamais on aurait pensées possibles pour les populations régionales comme les nôtres.

Donc, de plus en plus, là, il y a reconnaissance des talents et de la compétence régionale qui s'expriment dans ce chantier-là d'une façon plus particulière à partir de la contribution de la
960 communauté autochtone. Maintenant, quant aux résultats plus pointus, Marie-Claude, peut-être.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

C'était les chiffres que vous vouliez connaître?

965 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien, je veux savoir en fait, les objectifs, si jusqu'à maintenant les objectifs ont été atteints de ce fameux comité et est-ce qu'il y a un pourcentage important versus les entreprises de
970 l'extérieur, d'ailleurs?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

975 Ce qui était estimé en retombées économiques régionales pour la construction de l'ensemble du projet Péribonka, c'était 345 M \$. Jusqu'à maintenant, on a 34 % de l'objectif qui est atteint, ce que nous on considère... le comité de maximisation considère comme d'excellentes nouvelles. Et ça laisse présager que nous allons peut-être même dépasser l'objectif de 345 M \$ même. Du côté d'Hydro-Québec, partage cette information-là.

980 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, j'aimerais comprendre parce que vous abordez, dans votre mémoire, et ça a été souligné aussi lors du questionnement en première partie d'audience, la structure même de la

985 capacité d'intervenir comme comité de maximisation en regard du type d'appel d'offres. Vous savez que pour ceux... parce que... je vous pose la question en regard des attentes que le milieu a pour les retombées durant la période de construction, le milieu que vous représentez. Et on comprend que la structure du Conseil du Trésor qui... la réglementation ne permet pas autant de possibilités que la structure que pouvait avoir soit Alcan, un organisme privé, une entreprise privée ou Hydro-Québec qui a une marge de manœuvre qui pouvait faciliter ces aspects-là.

990 Alors, dans votre mémoire vous faites état de cet aspect-là qui vous préoccupe, mais aussi de ce que vous pourriez proposer comme façon différente de faire au ministère des Transports. Est-ce qu'on peut vous entendre sur ces aspects-là? Monsieur Boivin?

995 **M. ROGER BOIVIN :**

1000 Sur le dossier de la Péribonka, c'est que sur les soumissions où le Saguenay-Lac-Saint-Jean pouvait se qualifier, 89 % des projets... des lots ont été octroyés à des firmes du Saguenay-Lac-Saint-Jean, ce qui est très exceptionnel, la région est très fière.

1005 Cependant, la région compte 750 équipementiers sur les 12 000 entreprises de la région, ce qui fait presque 6 % des entreprises, alors qu'en général au Québec, les équipementiers c'est de l'ordre de 2 %.

1010 Alors ici, vous avez trois fois plus d'entreprises spécialisées en grands travaux de ce type-là que dans le reste du Québec. Pour Eastmain, on a déjà dépassé aussi les objectifs de la région, d'ailleurs impressionnants, Toulnostouc aussi, 30 % de l'Aluminerie Alouette est construite par des gens du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Alors, c'est vraiment une région qui a développé cette expertise-là.

1015 Puis comme le soulignait monsieur le maire, c'est ce qui nous permet de passer actuellement un mauvais... un quart d'heure un peu moins mauvais qu'on devrait avec les grandes fermetures d'usines.

1020 Pour ce qui est du dossier Alcan, il faut quand même spécifier la grande collaboration de la compagnie Alcan à l'époque qui avait fait des efforts importants pour segmenter ses lots, les diminuer, que les lots ne soient pas de très grande envergure comme ils avaient fait à Laterrière ou à Grande-Baie, quoique graduellement dans ces projets-là, Alcan s'était rapprochée de lots où la région pouvait soumissionner.

1025 On s'était vus d'ailleurs pour la Péribonka, on vous avait demandé la même chose pour Hydro, vous étiez commissaire aussi, madame Girard. Cependant, Hydro ne s'est pas rendue à ça. Mais malgré tout sur... on a réussi par la méthode d'Hydro, là, qui est particulière, d'aller chercher un très grand niveau et à un coût très compétitif pour Hydro-Québec.

Alors, c'est sûr que le Conseil du Trésor aurait intérêt à regarder les méthodes d'Hydro-Québec, là, quant à la maximisation.

LA PRÉSIDENTE :

1030

Donc, vos attentes en regard du projet, en termes de retombées, est-ce que vous pensez effectivement qu'avec ce que vous a expliqué le ministère des Transports en première partie d'audience, vous pouvez quand même obtenir... est-ce que le projet pourrait répondre à ces attentes-là?

1035

M. BERNARD GÉNÉREUX :

Bien écoutez, moi, je pense que c'est non seulement notre objectif, mais c'est notre volonté, hein, de faire en sorte qu'on applique les acquis de la Péribonka et d'Alcan à la construction de ce vaste chantier qui s'amorce chez nous, là, dans les prochaines semaines. Donc, l'expertise régionale, on sait comment faire et notre savoir-faire on souhaite, bien sûr, l'appliquer à ce projet-là de façon à ce qu'encore là on puisse aller chercher le maximum de retombées pour notre région.

1040

1045

LA PRÉSIDENTE :

Ma collègue aurait quelques questions. Vous voulez rajouter quelque chose, madame Côté?

1050

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Je voulais juste vous dire que dans le cas du... lorsqu'on s'est vus dans les audiences du BAPE pour le chantier Péribonka, on avait des objectifs qui étaient encore plus importants, mettons, dans le sens où on réclamait d'Hydro-Québec un fractionnement important des contrats parce que l'orientation qui était... l'orientation de départ d'Hydro-Québec, c'était d'avoir peut-être sept lots en tout, ce qui était tout à fait inadmissible.

1055

On savait que nos entrepreneurs avaient besoin d'avoir une petite coche en dessous. Puis finalement, les audiences puis la démarche qu'on a mise en place avec Hydro-Québec nous ont permis d'obtenir un nombre de contrats qui était beaucoup plus favorisant pour les entreprises de la région.

1060

C'est sûr que c'est... ce que j'ai inscrit dans le mémoire, c'est des appels d'offres publics, il y a des règles au Conseil du Trésor puis on ne compte pas essayer de changer les règles du Conseil du Trésor puis favoriser des contrats entre deux entrepreneurs, dire : «Vous allez favoriser celui du Saguenay-Lac-Jean». Ce n'est pas ça parce que nos entreprises sont capables d'être compétitives puis c'est là-dessus qu'on se base, sauf que c'est un système de diffusion d'informations qu'on a mis en place dans le cas d'Alcan beaucoup.

1065

Dans le cas de Péribonka également, c'est un système qui est de plus en plus efficace parce qu'on l'améliore à chaque fois qu'on développe une nouvelle stratégie puis une fois qu'on connaît bien le projet, qu'on sait ce que c'est que de construire une route, bien il y a plusieurs... tu sais, j'ai énuméré des périodes, là, mais il y a une période avant l'octroi des contrats, c'est qu'il

1070

1075 faut comprendre c'est quoi la construction d'une route, de quel type d'entreprises on va avoir besoin, de quel type de travailleurs on va avoir besoin sur le chantier.

1080 Une fois que les contrats vont commencer, là on va diffuser l'information, on va dire : «Eh! il y a un contrat de sorti de l'ordre de 10 M \$, allez vite soumissionner dessus.» Tu sais, c'est comme... ça tourne autour d'une stratégie de communication beaucoup. Puis moi, je suis certaine qu'avec le ministère des Transports, ça ne pourra pas faire autrement... on ne pourra pas faire autrement que s'entendre.

LA PRÉSIDENTE :

1085 Est-ce que vous avez eu jusqu'à maintenant des ententes ou des discussions avec le ministère des Transports à cet effet?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

1090 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1095 Est-ce que ça a porté fruit?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Bien, l'ouverture est là, effectivement.

1100 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Oui, monsieur Généreux, vous vouliez rajouter quelque chose?

M. BERNARD GÉNÉREUX :

1105 Oui, toujours sur la question des transports, on sait qu'on vit aussi en regard des travaux à venir une certaine difficulté de... je dirais, de frontière entre les transporteurs de Stoneham et de Charlevoix, région de Québec et la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

1110 Donc, il y a sûrement, là, quelques irritants qu'il faut prévoir sur cette question-là qui ne sont pas encore réglés malheureusement, mais ça fait partie, là, des discussions qui devront se poursuivre pour faire en sorte que les transporteurs de la région soient au maximum favorisés ou aient accès aux différents contrats.

1115 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Alors, ma collègue aurait quelques questions.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

1120

Monsieur Généreux...

M. BERNARD GÉNÉREUX :

1125

Oui?

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

1130

... vous avez fait allusion tantôt au fait que l'industrie touristique constitue un pilier de votre économie.

M. BERNARD GÉNÉREUX :

1135

Tout à fait.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

1140

Vous avez mentionné que le tourisme d'aventure et l'écotourisme sont des créneaux qui sont en émergence. Est-ce que vous pourriez nous expliquer davantage en quoi ça... quel genre de possibilités ce genre d'activités là peut offrir?

M. BERNARD GÉNÉREUX :

1145

Bien écoutez, partons d'une image où actuellement il y a des tours opérateurs qui reçoivent le touriste français à l'aéroport de Québec et qui organisent une navette pour l'amener au Saguenay-Lac-Saint-Jean pour lui éviter de passer le parc. Donc, ça campe un petit peu le décor, là.

1150

Donc, c'est sûr que quand on s'en va faire du tourisme d'aventure, ça devrait être un incitatif, là, mais tel n'est pas l'objectif, je pense qu'il ne faut pas faire de la route du parc un... je dirais, une destination de touriste d'aventure, je pense qu'on s'entend bien, là.

1155

Donc... mais cependant, la région par ses grands espaces, par son accès au Grand-Nord, par son lac et son fjord offre, je dirais, des paysages extraordinaires qui de plus en plus font l'objet de l'attention de l'industrie touristique comme des opportunités de développement, des destinations où on veut donner accès à la nature telle qu'elle est dans toute sa virginité, je dirais, entre guillemets.

1160

Bien, aller sur les Monts Valin, c'est comme aller sur la planète Mars, hein, c'est un dépaysement total. Donc, ça je pense que c'est des activités qu'on commence à cibler et qu'on va devoir tantôt mettre en marché. Mais pour y accéder, bien il faut que les gens viennent aussi, je dirais, dans notre réseau d'hébergement qui habituellement est dans la trame urbaine. Et ça bien, pour s'y rendre, il faut qu'il y ait quand même des réseaux routiers sécuritaires.

1165 Et encore là, on revient toujours au même problème, hein, l'accès à la région pour au-delà de 50 % des touristes c'est par la 175 qu'on y accède, l'autre voie d'entrée étant la 155. Donc, il faut que ces réseaux routiers là ne soient pas une contrainte à l'accessibilité puis à la découverte des espaces qu'on peut mettre à la disposition des visiteurs touristes.

1170 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Merci. Vous avez... dans le mémoire, on mentionne également qu'il y a un plan d'action qui est en cours. Est-ce que vous pouvez m'en parler un petit peu et peut-être... quand est-ce qu'il va être disponible votre plan d'action?

1175

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

1180 Je ne peux malheureusement pas vous donner une date, mais par contre, je peux vous dire que le milieu travaille, c'était dans le cadre des contrats ACCORD avec le gouvernement du Québec, action concertée -- je ne me souviens plus de... -- enfin, il y avait... c'était un des créneaux qui était en émergence au Saguenay-Lac-Saint-Jean puis tout le milieu, autant le milieu des affaires concerné par le tourisme d'aventure et l'écotourisme du Saguenay, du Lac-Saint-Jean, en sont à développer leur plan d'action sur la base de trois ou quatre pôles majeurs, là, pour recevoir notamment, avec des infrastructures suffisamment solides pour recevoir une grande quantité de touristes.

1185

1190 Ce qu'on veut c'est, dans le fond, que le Saguenay-Lac-Saint-Jean devienne une destination touristique quatre saisons de calibre international. Puis à mon avis, les études sont quand même assez avancées, mais ça fait quelques mois, là, que je n'ai pas pris connaissance de ce dossier-là, mais on doit être à la veille d'arriver à un plan d'action.

1195

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Parfait. Merci beaucoup. Oui?

1195

M. BERNARD GÉNÉREUX :

1200 Je veux peut-être juste rappeler qu'effectivement, dans la stratégie de positionnement, comme région on a fait des choix de créneaux d'excellence, hein, dans le programme ACCORD autour de l'aluminium, du bois, du tourisme, le génome et l'agroalimentaire.

1205

Donc, dans le volet tourisme, le volet spécifié ou choisi ou retenu par la région comme un pôle en émergence, c'est celui du tourisme d'aventure et c'est celui sur lequel, là, actuellement autour de l'Association touristique régionale, l'on travaille.

1205

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Est-ce que c'est possible d'avoir cette documentation-là?

1210 **M. BERNARD GÉNÉREUX :**

Sûrement.

1215 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous pouvez la déposer à la commission?

1220 **M. BERNARD GÉNÉREUX :**

D'accord.

1225 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Merci beaucoup.

1230 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

1235 Une autre question, Madame la Présidente. Dans votre mémoire, c'est-à-dire celui pour la MRC, à ce moment-là il y a un petit élément technique, c'est-à-dire qu'on nous présente l'étude de KPMG...

M. BERNARD GÉNÉREUX :

Oui.

1240 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

1245 ... et puis on mentionne que les coûts de transport -- évidemment c'est KPMG qui le dit, là -- que les coûts de transport pour la région ici, par rapport à Toronto, sont de 59 % plus élevés, c'était en 2002.

1250 Maintenant, je voudrais savoir, et bien sûr, je ne vous demande pas de refaire l'étude de KPMG, là, simplement comme intervenants dans le milieu, à ce moment-là, selon vous, l'amélioration de la route, qu'est-ce que ça peut changer? Qu'est-ce que... est-ce qu'on peut s'attendre à une amélioration, une diminution d'importance avec l'amélioration de la route?

M. BERNARD GÉNÉREUX :

1255 Bien écoutez, moi, je pense qu'on... intuitivement, là, puis je demanderai à notre expert du développement économique sur les matières de transport d'intervenir, mais intuitivement je vous dirais que la qualité d'un réseau routier, sa performance, sa fluidité, c'est du temps. Donc, c'est une économie pour ceux qui ont à transporter les ressources entre la région et l'extérieur de la région et faire entrer aussi des produits finis dans la région et cetera.

1260 Donc, je dirais, la qualité de ce réseau-là ferait en sorte qu'on aurait un gain en termes de performance économique tant pour les produits finis que l'on produit comme région que pour le transport des marchandises.

1265 Et actuellement, les retards importants subis par soit des embouteillages, un accident... écoutez, un accident sur un réseau à une voie avec le temps d'intervention des policiers, prise d'empreintes, geler le sinistre ou le lieu de l'accident, prendre tous les relevés, c'est souvent deux, trois, quatre heures puis ça s'est vu assez régulièrement ça.

1270 Donc, on n'a pas d'alternative ou très peu d'alternatives lorsqu'il y a une seule voie. Alors que sur une autoroute, il y a toujours moyen de faire en sorte qu'on contourne le lieu du sinistre.

1275 Donc, ce piège-là, bien on ne peut pas le prévoir, mais il y a un coût, il y a un coût qui... à répétition puis si on pouvait partager le nombre d'accidents qu'il y a dans le parc par année qui ne sont pas tous des accidents mortels, on en convient, mais qui perturbent la circulation de toutes sortes de manières, bien ça a un impact, ça, puis ça se calcule à quelque part parce que c'est des retards puis... sans parler aussi souvent de, je dirais, de la qualité de la chaussée, hein.

1280 Bien que régulièrement on fait des interventions pour améliorer la chaussée, on a souvent des chaussées qui sont, pour certains secteurs, bon, on ne les qualifiera pas, là, mais je pense que ce n'est pas digne d'un réseau moderne, là. Donc, ça a un coût, ça, sur l'équipement parce que les trous puis les bosses bien, coudonc c'est de la machinerie, hein. Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

1285 Merci.

M. BERNARD GÉNÉREUX :

1290 Monsieur Boivin, peut-être en complément?

M. ROGER BOIVIN :

1295 Oui, l'étude KPMG touchait quelques villes du Québec, mais des villes de l'Ontario, prenez Sudbury qui est une ville qui a contribué à l'étude à un moment donné. Alors, pour ce qui est de Sudbury, parce que la façon que c'est fait c'est qu'ils demandent aux entreprises... ils créent une fausse entreprise virtuelle qui fonctionne mettons à Sudbury, au Lac-Saint-Jean, bon, à Saint-Hyacinthe puis ils font sortir un prix pour transporter votre produit. Si vous produisez un

produit chimique, ils font sortir un prix par une compagnie de transport : «Combien ça me coûte amener ça à Toronto? Combien ça me coûte amener ça à Montréal, sur un marché?»

1300

Bon. Et de ce fait-là, donc, c'est un prix qui a beaucoup de valeur parce qu'il est comparable dans le monde au même moment puis il est fait de la même façon dans les neuf pays, alors ça a beaucoup d'intérêt.

1305

Cependant, quand on regarde Sudbury, la différence entre Sudbury et le Saguenay, c'est 25 %. Alors, c'est près de la moitié de la différence qui pourrait être comblée par un accès autoroutier, si on se compare à Sudbury qui est quand même une ville qui est à 500 kilomètres de Toronto, là, qui est plus loin que... à peu près la même chose qu'on peut l'être de Montréal, le grand marché canadien, là, de l'Est. Alors, c'est de l'ordre de la moitié.

1310

Cependant, on remarque que de 2002 à 2004, cette différence-là s'est accentuée aussi parce que le reste des réseaux routiers canadiens progresse et le nôtre ne progresse pas suffisamment pour nous maintenir.

1315

Alors, la différence qui était de 58 est maintenant de 69 % de différence avec Toronto, le différentiel il s'accroît. Donc ça, ça va venir inverser une tendance majeure qui est stratégique pour nous, bien sûr.

LA PRÉSIDENTE :

1320

Alors, je vous remercie beaucoup de votre participation, monsieur Généreux, madame Côté, monsieur Boivin, merci.

1325

Alors, je vais appeler les prochains participants. Pour le Conseil régional de la FTQ Saguenay-Lac-Saint-Jean et le Conseil régional FTQ Haut-Lac-Saint-Jean-Chibougamau-Chapais, alors, c'est monsieur Mishell Potvin, monsieur Jean-Marc Crevier ainsi que monsieur Louis McNicoll.

1330

Alors bonsoir, bienvenue. Alors, monsieur Potvin, vous allez commencer.

M. MISHELL POTVIN :

Madame la Présidente, à ma gauche Louis McNicoll et à ma droite, Jean-Marc Crevier.

1335

LA PRÉSIDENTE :

Bienvenue.

1340

M. MISHELL POTVIN :

Je serais tenté peut-être de vous demander quelques minutes aussi parce qu'on a comme deux mémoires dans le même, il y a un témoignage qui va être intégré dans le mémoire, mais ça va prendre quelques minutes seulement.

1345 **LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

M. MISHÉLL POTVIN :

1350

D'abord, en introduction, vous dire que la FTQ c'est 25 000 membres au Saguenay-Lac-Saint-Jean qui, pour la plupart, empruntent le parc de façon régulière.

1355

On voudrait revenir un peu sur le mandat du BAPE. Donc, ce que le ministre du Développement durable et de l'Environnement, monsieur Mulcair, a donné comme mandat à monsieur Cosgrove, le président du BAPE, c'était évidemment de tenir des audiences publiques sur les projets concernant l'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées et l'autre côté à quatre voies séparées.

1360

Donc, si on comprend bien votre mandat, c'est d'étudier une autoroute à quatre voies et il n'est pas question de trois voies dans le mandat, en tout cas, qu'on a compris que vous avez.

LA PRÉSIDENTE :

1365

Je vous arrête tout de suite là-dessus. En fait, le mandat du BAPE permet... en fait le rôle qu'on a nous permet d'évaluer l'ensemble de la problématique d'un projet qui est soumis. Il permet aussi d'évaluer un peu aussi la perception que les gens ont de ce projet-là. Comme je l'ai dit en ouverture d'audience aussi, ce projet-là vous permet à vous de l'améliorer éventuellement, de faire des propositions et donc, de permettre une discussion, de mettre sur la table toutes les possibilités.

1370

Alors, c'est juste pour vous dire que toutes les propositions qui sont faites par les intervenants sont regardées par la commission.

1375

M. MISHÉLL POTVIN :

Non, mais ce qu'on voulait dire, c'est que si vous avez, par exemple, le mandat d'étudier une route à quatre voies et de le bonifier, bien ça pourrait peut-être ajouter une cinquième voie et non en enlever une, là.

1380

LA PRÉSIDENTE :

C'est votre position, votre opinion que je retiens.

1385

M. MISHÉLL POTVIN :

C'est comme ça qu'on le comprend. Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1390

Allez-y, monsieur Potvin.

M. MISHHELL POTVIN :

1395

Pour le nombre de voies.

Sur la sécurité, je pense que c'est un point majeur d'abord qui motive la construction de la route et, selon les études d'impact du Ministère, il y a 50 % des accidents qui sont causés par le trafic lourd et dans la plupart des cas, c'est des décès.

1400

Donc, selon monsieur Richard Laferrière qui parlait justement de l'étude qui a été présentée sur le coût des décès qui était évalué à peu près à 3,5 M \$, si on regarde les 10 dernières années, 70 accidents mortels, on ne dit pas qu'ils vont tous être éliminés, mais les face à face seront sûrement tous éliminés. Ça représentait à peu près 245 M \$. Donc, si on ajoute les 10 prochaines années, juste en coût évité d'accidents, ça pourrait déjà équivaloir à la route du parc.

1405

Et il y a aussi certaines mesures qui ont été prises pour diminuer les accidents avec la grande faune, je pense que c'est un point important aussi, en améliorant entre autres la géométrie de la route, en éliminant les mares salines et toute une série, là, de problèmes qui causent les accidents avec la grande faune. Donc, ça sécuriserait beaucoup les gens parce que ça a été cité aussi précédemment quand les gens partent, particulièrement le soir, ils sont très inquiets. Quand tu es rendu l'autre bord, il faut que tu appelles.

1410

Même on a... justement, mon confrère va faire un petit témoignage parce que c'est un transporteur routier qui a eu quand même des expériences un petit peu dramatiques dans le parc. Donc, si vous voulez aller à l'annexe pour le témoignage de Louis, qui est un conducteur de fardier, qui est le président de son syndicat, président de Transport Lebon.

1415

LA PRÉSIDENTE :

1420

Monsieur McNicoll.

M. LOUIS McNICOLL :

1425

Bonjour. Bien moi, j'appartiens à une compagnie de transport qui s'appelle Transforce, c'est la plus grande au Québec. J'appartiens à la division Kingsway Vrac puis...

«En accord avec mon employeur j'ai ciblé deux grands problèmes reliés à cette route dangereuse...»

1430

(Lecture du mémoire – Témoignage d'un routier)

1435 «On dit que la vie n'a pas de prix, alors qu'est-ce qu'on attend pour passer à l'action et faire une route à quatre voies divisées?»

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1440 Merci, monsieur McNicoll.

M. MISHALL POTVIN :

1445 Donc, un témoignage comme ça, Madame la Présidente, vous pouvez voir qu'il y a des conséquences pas uniquement sur la vie, mais sur les entreprises aussi. Ce qui fait qu'avec une route semblable, ça a des grosses conséquences aussi sur le développement économique de la région.

1450 Sur la circulation, on consultait les données du Ministère puis ils parlaient d'une... bien, évidemment la circulation, le taux de circulation habituellement c'est, en tout cas, un des critères principaux qui motive la construction d'une route à quatre voies ou une autoroute. Et le Ministère, bien, il semble que ce n'est pas un critère... c'est un critère, c'est-à-dire, là, qui fait que ce n'est pas nécessairement une route, là, qui devrait être construite parce qu'il n'y a pas tout à fait assez de circulation, mais on pense que le Ministère a sous-estimé aussi la circulation, du moins la circulation qui pourrait suivre, là, après la construction de la route.

1460 Parce qu'il évalue, par exemple, une augmentation 2,2 % par année, mais on pense qu'il va y avoir une augmentation assez grande, là, une fois que la route va être ouverte. On a juste à regarder, par exemple, ce qui se passe actuellement, lorsque l'autoroute 70 dans la région ou 170 a été construite, il y a une route dans le nord, du côté du Saguenay, pour aller au Lac-Saint-Jean, la 172 aussi, qui, après la construction, où les gens l'ont... plusieurs l'ont délaissée puis maintenant, ils passent par l'autoroute. Alors, la circulation a augmenté de façon assez grande.

1465 Et il y a deux autres routes pour aller aussi dans le coin de Québec, là, la 155 du côté de La Tuque et la 381 du côté plus Charlevoix, donc on pense que... et il y a des gens qui nous l'ont confirmé aussi, qui utilisent ces routes-là et avec une autoroute dans le parc, donc ils vont circuler beaucoup par l'autoroute 175. Donc, le taux de circulation devra augmenter beaucoup plus que le Ministère l'a dit dans son étude d'impact.

1470 Donc, c'est une de nos recommandations, on voudrait que vous considériez dans votre rapport final cet élément-là à l'effet que la circulation va augmenter de façon, je dirais même drastique, une fois que l'autoroute va être ouverte parce qu'il y a beaucoup de gens qui vont choisir l'autoroute plutôt que de choisir les autres routes.

1475

Au sujet des coûts, bon, en plaçant cette artère dans leur priorité immédiate, le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, les gouvernements acceptaient de partager les frais de cette construction. Et là, je voudrais vous citer un peu ce qui a... le communiqué de presse qui avait été émis par monsieur Chrétien et Landry, bon :

1480

«Les gouvernements du Canada et du Québec ont convenu...

(Lecture du mémoire - communiqué)

1485

«... permettront de réduire les risques d'accidents, a-t-il déclaré.»

Et monsieur Luc Bergeron, qui est le responsable du ministère des Transports à Québec, ajoutait lors de la première étape du BAPE à Québec, bon :

1490

«Dans le cadre du Fonds canadien de l'infrastructure stratégique, on parle d'autoroute, donc de quatre voies séparées et maintenant, je ne sais pas comment serait reçue l'idée d'un trois voies, mais ça ne correspond pas, dans mon esprit, à l'esprit du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.»

1495

Donc, ce qu'on a compris, c'est que lui, il disait aussi que le gouvernement, il subventionnait pour une route à quatre voies et non à trois voies. Et madame Michaud aussi du Transport disait que :

1500

«Ce qui est sur la table ou ce qui fait l'objet du protocole, de l'accord de principe du mois de mai, c'est une route à quatre voies divisées entre Stoneham et le Saguenay.»

1505

Donc, pour nous c'est véritablement une autoroute à quatre voies qui a été... en tout cas dans... permise, là, dans les ententes. Donc, ce qu'on recommande c'est que le BAPE s'entienne au projet de la route à quatre voies en éliminant toutes propositions d'alternatives pouvant amener au désistement du fédéral dans le partenariat financier dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.

1510

Dans les répercussions environnementales, on s'est penchés un petit peu sur ça parce que lors de la première partie des audiences, le Ministère aussi expliquait qu'il y aura des sites de restaurés, il y en a même qui ne devraient pas l'être, mais avec la construction de la route, ça va amener une restauration, même on parlait du lac Beloeil qui ne devrait pas être restauré, mais je pense que... comme ils disaient, là, c'est en compensation des pertes qu'il pourrait y avoir ailleurs et, selon toute vraisemblance, du côté écologique, il y a des gains à faire, même à la construction de la route plutôt qu'avoir des endroits qui pourront être, je dirais, laissés aller.

1515

1520

Sauf que notre recommandation vous le dit aussi, le promoteur a dit qu'il va y avoir des mesures de surveillance donc... et de suivi, on voudrait que ça soit appliqué de façon rigoureuse sur toute la longueur du projet, pas uniquement... parce qu'il en parle surtout du côté de Stoneham, mais dans toute la longueur de la route à quatre voies.

1525 Un petit mot sur les retombées économiques régionales. D'abord, on dit que c'est un projet d'envergure qui permettra à nos travailleurs de la région de retourner en emploi parce que le taux de chômage est quand même assez élevé. Et on peut présumer que la région va être favorisée parce que... en tout cas, les contacts qu'on a dans la région de Québec, il y a beaucoup de travaux actuellement qui sont dans la région de Québec, qui fait qu'il y a moins de monde disponible donc... puis il y en a plus de disponible ici dans la région.

1530 On cite aussi nous autres l'étude de KPMG de 2004 qui a fait une étude dans 121 villes des 11 pays et cette étude-là disait qu'au niveau des transports, le Canada est le deuxième plus élevé dans les transports, puis malgré tout cela, on se classe encore comme le premier pays le plus avantageux pour développer de l'industrie. Et même dans la région, c'est Alma qui se classait deuxième et avec les transports plus élevés.

1535 Donc, il me semble qu'avec la voie 175, l'autoroute 175, on serait encore beaucoup plus compétitifs, ce qui nous permettra d'attirer encore beaucoup plus d'industries en étant probablement les premiers, comme ça a été cité avant aussi, là, je pense, les plus compétitifs du monde pour le développement de l'industrie.

1540 On vous parle un peu d'équité parce que dans les six pôles géographiques majeurs, selon le Ministère, il y en a une qui n'est pas reliée évidemment, c'est la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, et il y a même deux régions où on parle de l'autoroute 55 vers le nord, Shawinigan, la 73 vers la Beauce, qui ne sont pas des centres... des pôles géographiques majeurs et qui ont aussi des autoroutes. Donc, en toute équité, je pense que la région du
1545 Saguenay–Lac-Saint-Jean doit avoir aussi ses autoroutes au même titre que ces régions-là.

1550 Une préoccupation qu'on avait, c'était sur les partenariats public-privé, parce qu'avec ce gouvernement-là, on entend parler beaucoup de partenariat et ce qu'on entendait aussi dernièrement, c'est le pont qu'ils veulent construire du côté de Laval où ça pourrait être un pont à péage en partenariat avec le privé.

1555 Donc, ce qu'on demande à la commission, au BAPE, d'avoir une clause, par exemple, ou exiger des engagements du gouvernement à l'effet que cette route demeure d'administration publique gratuite pour les utilisateurs. Parce qu'on est inquiets un peu, là, sur l'avenir des routes à péage, des ponts à péage au niveau de la province.

En conclusion, Madame la Présidente :

1560 **« Le développement de nos collectivités est intimement...**

(Lecture du mémoire)

«... de vivre dans la dignité et le respect mutuel.»

1565 Ça termine ma présentation, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Potvin. Alors, je passe la parole à mon collègue, monsieur Dériger.

1570

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Monsieur Potvin, dans votre mémoire, sous la section sécurité, vous faites mention entre autres d'accidents écologiques et vous suggérez entre autres que le Ministère soutienne des projets alternatifs, si on veut, de transport des carburants. À quoi vous faites référence? Est-ce qu'il y a des projets en tête que vous avez, est-ce qu'il y a des éléments que vous avez à ce niveau-là?

1575

M. MISHÉLL POTVIN :

Bien, c'est sûr dans la présentation qui avait été faite ici par le ministère des Transports, lors de la première étape, le directeur du ministère des Transports de la région avait parlé d'un projet justement qui pourrait diminuer la circulation du carburant dans le parc. Donc, on fait référence à ça, là.

1580

1585

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Vous faites référence à ce document-là qui avait été soumis lors de l'audience.

1590

M. MISHÉLL POTVIN :

Oui oui, c'est dans ce document-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1595

O.K.

M. MISHÉLL POTVIN :

C'est dans ce document-là.

1600

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce qu'à ce moment-là, est-ce qu'il y a d'autres types de transport alternatif que vous voyez pour réduire le camionnage? Est-ce que vous voyez le transport ferroviaire?

1605

M. MISHÉLL POTVIN :

Bien, c'est un peu difficile parce que... à cause du *just in time* justement puis il y a une expérience qui avait été tentée ici dans la région, il y a quelques années, avec le transport

1610

intermodal, c'est-à-dire prendre des vans puis les mettre sur le train pour les transporter, mais ça n'a pas levé ce projet-là.

1615 Donc, je ne sais pas si c'était à cause des délais, c'est bien sûr qu'avec le train, ce n'est pas une Formule 1, hein, puis le *just in time*, là, ça ne va pas vite avec le train. Donc, c'est peut-être une des raisons, là, mais je pense que le Ministère avait encore, de ce côté-là, peut-être des projets, là, qu'il nous parlait, là, en tout cas qu'il devait regarder aussi pour essayer de diminuer la circulation du transport lourd dans le parc.

1620 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

 Est-ce que le problème des trains routiers, à votre avis, c'est un problème qui est de plus en plus présent ou c'est quelque chose qui a toujours existé dans le parc?

1625 **M. MISHALL POTVIN :**

 Bien, le problème des trains routiers du côté sécurité, c'est évident que ça n'a pas toujours existé les trains routiers, mais lorsqu'il y a un train routier dans le parc, c'est assez long merci à dépasser. Puis il y a des... en tout cas, moi, je le fais aussi régulièrement le parc, puis
1630 des fois tu arrives, tu as deux vans qui se suivent puis quand tu as un trois voies bien, la première van qui est juste en arrière, elle veut passer aussi. Ça fait que quand elle passe, elle, il n'y a aucun véhicule qui peut doubler. Donc, l'importance d'une route à quatre voies, c'est évident que ça va augmenter la sécurité puis ça va augmenter aussi la compétition dans le transport lourd.

1635

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

 Mais selon vous, est-ce qu'il y a plus de trains routiers présentement que... est-ce que ça augmente beaucoup, selon vous, selon votre expérience? Ou peut-être monsieur McNicoll?

1640

M. LOUIS McNICOLL :

 Oui, bien il y a avantage à avoir des trains routiers parce que durant la période du dégel c'est avec un train routier que la charge baisse le moins, le pourcentage de charge baisse moins.
1645 Avec, on va dire, un quatre essieux on baisse de 5000 kilos; avec un train routier, on baisse juste de 2500, 3000 kilos.

1650

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

 Vous, est-ce que vous conduisez ça actuellement?

1655

M. LOUIS McNICOLL :

Oui, oui. Pas tout le temps parce qu'on en a plusieurs, on en a moitié-moitié, là, mais l'avantage est dans les trains routiers.

1660 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Puis vous, est-ce que c'est un problème de conduire des trains routiers dans le parc? Est-ce que vous vous faites dépasser souvent par des camions? J'imagine, il doit y avoir un partage...?

1665

M. LOUIS McNICOLL :

Bien, un train routier, quand je parlais tantôt de charges, là, un train routier c'est 62 500 kilos.

1670

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, la charge qui est ici, c'est la charge d'un train routier qui est indiquée?

1675 **M. LOUIS McNICOLL :**

Oui, 62 500 kilos. Quand je parlais de 55 500 ça, c'est pour un simple *trailer*, ça fait que la différence est... puis le coût en carburant est moins... n'est pas... la différence de poids par rapport au carburant, là, c'est avantageux.

1680

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce que, par exemple, pour vous... est-ce que, bon, j'imagine que vous partagez la route avec pas juste les automobilistes, il y a aussi, j'imagine, les véhicules récréatifs, il y a aussi, bon, les véhicules standards, il y a aussi... les camions aussi, les camions légers, comment est-ce que vous partagez tout ça? Est-ce que...?

1685

M. LOUIS McNICOLL :

Bien, c'est nous autres les plus lents, en partant les trains on est les plus lents, puis c'est vrai ce que Mishell disait, quand il y a une place pour dépasser, elle n'est tellement pas longue que si j'ai un camion moins pesant en arrière de moi, c'est tout lui qui va prendre la place pour dépasser puis les autos, elles continuent d'attendre en arrière.

1690

On essaie de donner une chance, mais pas assez pour laisser passer les autos. Il y a vraiment un problème sur la vitesse, on est vraiment plus lents que les autres.

1695

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Quand vous dites «plus lents», ça peut être quoi votre vitesse?

1700

M. LOUIS McNICOLL :

1705 Ah, bien, dans une côte on peut ralentir facilement, s'il y en a un qui... un quatre essieux, on va dire qu'il va ralentir à 60 kilomètres, bien avec un train tu vas ralentir à 40, 45. Il y a 10, 15 kilomètres de différence dans une côte.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1710 Ça vous prend combien de temps traverser le parc?

M. LOUIS McNICOLL :

1715 De Chicoutimi, moi, je suis basé directement au début du parc, là, au début de... pas du parc, mais de... voyons, où est-ce qu'on appelait le rond-point avant, là. Aller, pour dire dans la ville de Québec, c'est deux heures et demie, deux heures trois quarts avec un train; il y a 15 minutes de différence avec un train puis un quatre essieux.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1720 Puis ça c'est en situation, j'imagine, en situation quand tout va bien, là?

M. LOUIS McNICOLL :

1725 Normale...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1730 Normale.

M. LOUIS McNICOLL :

1735 ... en plein été, là, quand tout va bien, c'est deux heures trois quarts puis deux heures et demie, si c'est un quatre essieux.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1740 Et là, avec un quatre voies, est-ce que ça pourrait accélérer votre temps de transport?

M. LOUIS McNICOLL :

1745 Bien, c'est sûr qu'avec un quatre voies, ils vont atténuer des pentes, il y a beaucoup de pentes, tant qu'à faire la route, ils vont atténuer des pentes, c'est sûr que c'est dans les pentes qu'on perd notre temps. Moi, je dis qu'il y a facilement 15 minutes...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

De gain qui peut être...

1750 **M. LOUIS McNICOLL :**

... facilement aller chercher 15 minutes, on peut croire.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1755

Mais aussi vous gagnez aussi, j'imagine, les conditions de routes aussi, les conditions...?

M. LOUIS McNICOLL :

1760

Bien, on gagne en carburant. Si vous enlevez des détours, vous enlevez des côtes un peu, en carburant on va gagner aussi. Ça prend moins de temps à reprendre son air d'aller puis...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1765

Puis les améliorations qui ont été faites jusqu'à maintenant, tout ce que le Ministère a fait depuis quelques années, est-ce que ça améliore les conditions de conduite?

M. LOUIS McNICOLL :

1770

Un peu, je ne pourrais pas dire énormément, là, parce qu'il n'y a pas vraiment... ils n'ont pas rajouté beaucoup de... des places pour dépasser dans le parc depuis une dizaine d'années, ils en ont peut-être rajouté deux, trois, pas plus.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1775

Donc, ça n'a pas changé beaucoup de choses?

M. LOUIS McNICOLL :

1780

Ça n'a pas changé beaucoup, là, pas vraiment.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1785

O.K. Bien merci.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

1790

Oui. Monsieur Potvin, vous avez fait tantôt une recommandation, qui d'ailleurs est dans votre mémoire, qui dit :

«Que le promoteur s'assurer que son programme de surveillance et de suivi soit appliqué rigoureusement sur toute la longueur des travaux.»

1795 Lorsqu'on lit ça, du moins ce qui est dans le texte avant, il n'y a pas d'explication. Alors, est-ce qu'on doit y voir une certaine inquiétude de votre part et peut-être que vous pourriez nous l'expliquer?

1800 **M. MISHALL POTVIN :**

 Bien, je pense que l'inquiétude venait plus du côté de Québec. J'ai assisté à une partie, là, des audiences aussi du côté de Québec où ils parlaient entre autres du lac Saint-Charles où les gens étaient inquiets parce que la rivière des Hurons qui passe pas loin, là, pas loin du tracé et qui se jette dans le lac Saint-Charles qui alimente la Ville de Québec et les gens étaient très
1805 inquiets de ce côté-là. Donc, ils avaient peur des accidents écologiques et que ça se déverse dans cette rivière-là et le calcium aussi puisse aller dans la rivière puis qui aille dans leur réserve d'eau.

 Donc, je pense que nous autres on veut être sécurisés, mais du côté de Québec, je
1810 pense qu'ils doivent être sécurisés aussi, là, pour que ça ne soit pas, en tout cas, pour eux, un fardeau la construction du parc et qu'ils aient des problèmes... qu'ils vivent des problèmes aussi par la suite.

 Parce qu'au niveau du suivi, des fois il y a des plans c'est bien beau, mais quand tu
1815 arrives dans la construction, s'il n'y a pas des gens pour contrôler, des fois il peut y avoir des coins ronds qui sont faits. Donc, on dit il faut que ça soit bien contrôlé aussi parce qu'en tout cas, il nous apparaît que le programme d'environnement, le programme de suivi sur papier, il semble excellent en tout cas, mais il faudrait s'assurer qu'il va être mis en place puis pas juste du côté de Québec, mais du côté aussi de la réserve des Laurentides jusqu'à Saguenay.

1820 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

 Mais ce n'est pas parce que vous avez des inquiétudes de travaux antérieurs avec le
1825 ministère des Transports?

M. MISHALL POTVIN :

 Non, pas vraiment.

1830 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

 C'est bien, merci.

LA PRÉSIDENTE :

1835

1840 Peut-être une dernière question pour monsieur McNicoll. J'aimerais savoir si vous avez... si vous observez un changement depuis quelque temps ou actuellement ou si vous pensez qu'il y aura un changement important en termes de type de véhicules routiers. On parlait tout à l'heure, il y a des intervenants qui ont parlé du juste en temps, c'est-à-dire du *just in time* et de peut-être aussi d'enjeux au niveau de deuxième ou troisième transformation pour les types d'entreprises.

On peut penser que le type de transport va évoluer ou va changer peut-être en plus petits véhicules de transport?

1845 **M. LOUIS McNICOLL :**

Bien, si on parle de deuxième, troisième transformation, c'est vrai que ça peut être des produits plus légers. C'est vrai que ça pourrait peut-être changer, mais pour le moment, là...

1850 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous ne voyez pas de changement actuellement, vous voyez plus une tendance...

M. LOUIS McNICOLL :

1855

Actuellement, non.

LA PRÉSIDENTE :

1860

... vers les trains routiers, c'est-à-dire l'inverse?

M. LOUIS McNICOLL :

Oui, c'est beaucoup plus de la matière première qu'on apporte, là...

1865

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1870 **M. LOUIS McNICOLL :**

... bien en tout cas en ce qui concerne ma compagnie, puis des matières premières on appelle ça du *full load*, c'est le maximum que tu peux en mettre, là.

1875 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Mais votre compagnie c'est quel type d'entreprise?

M. LOUIS McNICOLL :

1880

Bien, c'est Transforce, c'est... à la grandeur du Québec, on est à peu près, je vous dirais, ils parlent de 10 000 unités dans le chemin.

LA PRÉSIDENTE :

1885

O.K.

M. LOUIS McNICOLL :

1890

Mais moi, j'appartiens à une division qui s'appelle Kingsway Vrac...

LA PRÉSIDENTE :

1895

Oui?

M. LOUIS McNICOLL :

1900

... puis on transporte beaucoup de... toutes les matières premières de l'Alcan, tout ce qui est en poudre on pourrait dire, après ça du ciment, après ça on apporte du caustique, tout ce qui est en citerne, on pourrait dire.

LA PRÉSIDENTE :

1905

O.K. Et donc vous, vous êtes basé ici...

M. LOUIS McNICOLL :

Je suis basé à Chicoutimi.

1910

LA PRÉSIDENTE :

... vous transportez des matières premières à l'extérieur.

M. LOUIS McNICOLL :

1915

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1920

Est-ce que vous revenez à vide ou vous revenez avec un autre type de...?

M. LOUIS McNICOLL :

1925

C'est plus avantageux de revenir chargé, mais ce n'est pas tout le temps, vu que c'est de la citerne, c'est un transport spécialisé.

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1930

M. LOUIS McNICOLL :

Si on change de produit, ça implique un lavage.

1935

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. LOUIS McNICOLL :

1940

Mais assez souvent, ils essaient de nous ramener, comme on dit, chargés sur les deux côtés, c'est plus payant; vide ce n'est pas payant.

LA PRÉSIDENTE :

1945

Puis quel type de produits, à ce moment-là que vous ramenez?

M. LOUIS McNICOLL :

1950

C'est tout le temps en poudre, comme on peut monter avec un produit de l'Alcan, on va se faire nettoyer à Montréal, on va redescendre du ciment. De ce temps-ci, il y a une grosse tendance au ciment pour les barrages, on fait beaucoup de Eastmain, on va commencer à faire du Péribonka. Ça fait qu'en revenant vers Chicoutimi, c'est pas mal du ciment qu'on ramène. Mais en sortant de la région, c'est pas mal des produits de l'Alcan.

1955

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Je vous remercie beaucoup.

1960

M. LOUIS McNICOLL :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1965

Alors, nous allons en profiter pour faire une petite pause d'une dizaine de minutes et allons revenir avec un autre intervenant. Merci.

20 h 46 – SUSPENSION DE LA SÉANCE

1970

21 h 09 – REPRISE DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

1975 Alors, je vais demander à tout le monde de s'approcher, nous allons recommencer les audiences.

Alors, je vais appeler les prochains intervenants. Pour la MRC le Fjord-du-Saguenay, monsieur Jean-Marie Claveau, s'il vous plaît.

1980 Alors, monsieur vous nous présentez les deux personnes.

M. JEAN-MARIE CLAVEAU :

1985 Alors bonsoir, Madame la Présidente, madame, messieurs les commissaires. Alors, je suis accompagné du directeur général de la MRC du Fjord-du-Saguenay, monsieur Denis Jubinville.

LA PRÉSIDENTE :

1990 Bonjour monsieur Jubinville.

M. DENIS JUBINVILLE :

1995 Bonsoir.

M. JEAN-MARIE CLAVEAU :

2000 Alors, d'entrée de jeu, je vais vous présenter un petit peu la MRC du Fjord-du-Saguenay, c'est 13 municipalités rurales qui contournent Ville Saguenay, qui composent à peu près 8 % du territoire de la MRC du Fjord; le 92 %, 40 000 kilomètres carrés, c'est du territoire non organisé.

2005 Dans le projet de réaménagement à quatre voies de la route 170 qui est prévu du kilomètre 60 à 84 ainsi que du 84 à 227, il y a 32 kilomètres qui sont situés sur le territoire de la MRC du Fjord-du-Saguenay, soit du kilomètre 185 au kilomètre 218.

2010 Sur cette partie de tracé, il y a quelques édifices qui sont tous en grande partie situés à plus d'un kilomètre de la route proposée, sauf peut-être le poste d'accueil de la MRC... pas de la MRC, mais de la ZEC Mars-Moulin. Alors, l'impact sur les édifices est négligeable au niveau du secteur touché par la MRC du Fjord.

2015 Alors, l'aspect primordial du projet est sans contredit la sécurité. La sécurité prend plusieurs formes lorsqu'on parle de la réserve faunique des Laurentides, que ce soit du nombre élevé de véhicules lourds, on a eu des témoignages tout à l'heure, la topographie du territoire, le climat et la présence de la grande faune et les risques reliés au comportement des usagers.

2020 La topographie du territoire est composée de nombreuses montagnes, nombreuses rivières, d'une multitude de lacs. C'est beaucoup différent quand on regarde nos réseaux routiers, qu'on pense à la route 20, à la route 40... l'autoroute 40. Alors, tout de suite ça nous situe cette topographie-là pour dire que c'est une route qui est un peu unique pour les grands secteurs routiers du Québec.

2025 Le trafic lourd, il est omniprésent. Le territoire entraîne de nombreuses variations de vitesse de ces camions lourds, signifiant certaines montées... que certaines montées se réalisent à vitesse très réduite, on l'a vu tout à l'heure, entraînant derrière eux de nombreux véhicules.

2030 Le 22 mars dernier, juste pour le fun, je suis allé à Québec, j'avais un rendez-vous, j'étais avec mon garçon et puis à partir de Laterrière il s'est mis à compter les camions remorques durant le trajet pour se rendre... puis on avait pris un pari entre nous deux et pour se rendre à Stoneham, dans le coin, là, du poste d'essence, là, très achalandé -- je ne veux pas faire de publicité, là, mais le Pétro-Canada -- on a dépassé 120 camions remorques pour un aller Chicoutimi-Québec. Ça peut vous situer un peu sur le degré, là, de... le degré parfois d'impatience ou d'insatisfaction des gens qui se rendent d'un côté ou de l'autre de Québec. C'était juste une statistique, comme ça.

2035 Le climat. Une donnée importante au niveau du climat, les accumulations moyennes au cours d'un hiver, à Bagotville ça se situe environ de trois mètres de précipitations; dans le parc des Laurentides, six mètres annuellement. Ça vient nous donner un petit peu... c'est une donnée qui peut être importante aussi dans la justification. C'est peut-être un ensemble de facteurs.

2040 Du côté environnemental, il y a quelque chose qui est important dans le projet qui est envisagé dans le secteur du lac Saint-Charles, le réaménagement de la route entraînera sûrement une augmentation de quantité de sels de déglacage, mais des bassins de rétention seront aménagés dans le secteur de Stoneham. Alors, les inquiétudes par rapport à l'approvisionnement en eau de la Ville de Québec dans le secteur du lac Saint-Charles, je pense que ça serait une amélioration avec la venue de cette route à quatre voies.

2050 Du côté de la grande faune, alors la présence de la grande faune cause des ennuis aux utilisateurs de la route 175, on pense aux orignaux. Il est fréquent de voir à proximité de la route des orignaux, si ce n'est sur la route, causant de nombreux accidents.

L'installation de clôtures le long des segments de la route puis la construction de passages sous cette dernière améliorera la sécurité des usagers et de la grande faune également. Le nombre de collisions devrait donc être pratiquement éliminé.

2055 C'est une cause d'accidents qui arrivent en cours de trajet qu'on peut diminuer en tout cas ou même éliminer, les orignaux, là, avec tout ce qui est proposé au niveau de route 175.

Avec la topographie combinée au climat, présence de la grande faune ainsi que la présence d'environ 1100 véhicules lourds par jour, le réaménagement de cette route en une route

2060 à quatre voies réduira de beaucoup les risques de décès et de blessures graves suite à un accident.

L'amélioration va sûrement éviter, peut-être éliminer les face à face, compte tenu qu'on va avoir deux voies de chaque côté puis séparées.

2065

Du côté du développement économique, cette route amènera un sentiment de sécurité accru, assurant ainsi le développement de l'industrie touristique, on en a fait référence.

2070 Cette industrie étant un pôle de développement important sur le territoire de la MRC du Fjord-du-Saguenay, on parlait d'écotourisme, les Monts Valin sont sur notre territoire, le fjord du Saguenay : deux pôles majeurs. Vous avez suivi, vous avez vu que de plus en plus le secteur des Monts Valin se développe, le tourisme d'hiver. Alors, on en fait une destination nordique.

2075 Beaucoup d'international, beaucoup d'Européens viennent dans ce territoire et de plus en plus il y a des projets d'investissements. Sans compter la présence de deux parcs nationaux, le parc des Monts-Valin qui est inclus qui est un parc provincial et le parc du Saguenay, sans compter le parc Saguenay-Saint-Laurent du côté fédéral qui sont sur... Saguenay-Saint-Laurent est en partie sur le territoire du Saguenay, par contre le parc du Saguenay et le parc des Monts-Valin sont sur le territoire de la MRC.

2080

Ce sont des projets qui sont en développement. On a un projet de développement de plus de 28 M \$ du côté des Monts Valin justement pour la clientèle européenne, les Américains également puis les autres provinces canadiennes. On voit à différentes occasions les gens qui viennent en randonnée à motoneige. On voit de la formation de motoneige qui est donnée par différents corps publics. Alors, c'est une destination qui est privilégiée.

2085

2090 D'ailleurs aussi, ce qui n'est pas à négliger, vous pouvez dès le mois de novembre venir faire du ski, on a deux grands centres de ski sur le territoire de la MRC, je ne parle pas des autres centres de ski, on en a d'autres à Hébertville, d'autres centres intermédiaires dans la région, mais deux centres de ski d'envergure, soit le Valinois et le Mont-Édouard à L'Anse-Saint-Jean.

2095

Du côté du Fjord-du-Saguenay, il y a des projets aussi de développement dans le secteur de L'Anse-Saint-Jean, dans le secteur du Bas-Saguenay, il y a tout un projet de 12 M \$ en développement présentement du côté touristique.

2100

On faisait référence aux touristes tout à l'heure, vous savez avec la publicité qu'on a du côté touristique, les gens... j'ai des collègues de travail parfois qui sont à Montréal ou des gens qu'on connaît, juste entendre le mot «il faut traverser le parc», ça a dont de l'air loin puis le désert puis dangereux, c'est une course à obstacles, je ne le sais pas. Mais juste de le prononcer, ils ne pensent même pas venir ou ils vont attendre une saison particulière, l'été, puis que la météo... miss météo nous ait dit qu'il va faire 30 degrés, aucun problème dans le par cet où les grands routiers sont en vacances.

2105 Alors, c'est une industrie, je pense, qui est en développement, qui est en croissance et qu'on a besoin d'un accès routier, en tout cas, sécurisant pour le grand public du côté touristique.

2110 Plan d'action pour l'économie et l'emploi, en 2003, les 13 municipalités avec les acteurs socioéconomiques des milieux ont été consultées, deux grands secteurs ont été privilégiés parmi les intervenants, dont le développement de la route 175 à quatre voies ainsi que le développement de la deuxième transformation des produits du bois. C'est ce qui a été priorisé par les gens demeurant dans les 13 municipalités rurales de la MRC du Fjord-du-Saguenay.

2115 Les préoccupations liées au projet, alors sont surtout de la sécurité des utilisateurs et le développement socioéconomique. La sécurité des utilisateurs du territoire étant aussi importante, même plus importante que le secteur économique, mais... est primordiale. La réfection de cette route permettra également d'effectuer des corrections puis des corrections qui ne sont pas négligeables puis qu'on oublie.

2120 À l'intérieur du parc présentement il y a environ 200 entrées et sorties sur des terres publiques, des terres de villégiature, tout au long du parcours, et qui est un autre facteur, c'est que lorsque vous traversez le parc qui peut arriver... occasionner des accidents aussi, des gens qui l'utilisent pour des... sortir du bois, pour se rendre à la pêche, à la chasse et cetera.

2125 Aussi également la construction d'une route à quatre voies séparées amène l'impossibilité d'une collision frontale, je pense qu'on l'a dit tout à l'heure. Si on circule du même côté, surtout des dépassements, on a eu tantôt des témoignages du côté d'un conducteur, pour le traverser à plusieurs reprises en cours d'année, le parc, même s'il y a des circulations lentes à droite, les routiers se promènent... ou ils sont souvent en caravane qu'on peut dire, deux, trois en ligne et lorsqu'il y a des endroits pour les dépasser, bien, on n'est pas capables parce qu'un est impatient, il y a une compétition, on en a témoigné tout à l'heure.

2135 Régulièrement, on se fait dépasser par des conducteurs impatients dans des endroits, là... dans des endroits, là, vraiment dangereux. C'est une partie aussi de... cette impatience-là du côté des conducteurs, c'est une partie qui cause des accidents.

2140 Un élément qui est important au niveau de cette route à quatre voies là aussi, c'est l'accotement qui est prévu à trois mètres. Alors, ce qui va donner presque une troisième voie chaque bord.

2145 Si on pense du côté de la faune, alors un orignal avec même tous les aménagements qu'on va mettre en place lors de la construction, si on a un accotement de trois mètres, alors des possibilités plus... en tout cas, lorsqu'on... si on rencontre un orignal, on a plus d'espace pour dépasser. Également, on va pouvoir avoir la possibilité de les voir arriver plus que sortir du fossé puis les avoir en pleine face. C'est un avantage important et non négligeable.

 L'aspect économique, alors je vous ai parlé du côté touristique tout à l'heure. Aussi la pratique des sports d'hiver, ce que je voulais vous rappeler, dès novembre on vous invite, on est capables de vous faire faire du ski, alors de la neige... puis au mois d'avril on en a encore. Alors,

2150 la destination nordique par excellence au Québec, elle est au Saguenay–Lac-Saint-Jean. Alors...
puis c'est mis en valeur puis de plus en plus. Alors, un projet comme ça vient sécuriser puis je
suis certain va venir faciliter nos projets de développement.

2155 Du côté des véhicules, alors ce qu'on voit, le nombre de véhicules journaliers est en
constante augmentation. Le nombre moyen est environ de 5000 véhicules par jour, il y a même
des pics jusqu'à 12 000 véhicules, là, qui a été pris le relevé le lundi de Pâques, mais dans des
moments de plus grand tourisme, on joue environ, on monte à 8000 véhicules par jour au niveau
du parc des Laurentides.

2160 Alors, vous comprendrez qu'actuellement cette route-là lorsque tu as un taux de
fréquentation aussi élevé, ça amène de l'impatience, de l'agressivité, de la rage au volant, là, il y
en a dans ce secteur de route là. Et par le fait même, des risques plus élevés au niveau de
l'accident.

2165 Des suggestions de la MRC, au niveau... et des commentaires pour améliorer le projet,
alors on en a fait part tout à l'heure et on est parfaitement d'accord qu'on mette en place un
comité de suivi qui va permettre, faciliter les communications et je pense que Marie-Claude tout à
l'heure de la Conférence régionale des élus a bien donné les avantages d'un comité de suivi mis
en place.

2170 Au niveau de la réserve faunique des Laurentides, alors si on veut prendre le temps de
faire comprendre aux gens dans le secteur de Québec, dans le secteur de Stoneham, alors
pourquoi pas ne pas commencer par le secteur de Saguenay et de doubler les projets de
réalisation en commençant par le Saguenay. On arrivera à la fin dans les mêmes échéanciers.

2175 Pendant les travaux de construction, il devra y avoir une collaboration de tous les instants
entre le ministère des Transports et les utilisateurs du territoire, entre autres les entreprises
forestières, les ZEC et les autres entreprises touchées sur le territoire parce qu'ils vont être
affectés.

2180 Alors, un autre des avantages, lorsque ces intervenants-là sont au courant des travaux
effectués, sont au courant de qu'est-ce qui va se faire, alors dans leurs opérations, dans leurs
activités, ils peuvent se préparer. Ce n'est pas de l'improvisation, alors plus les acteurs
participent à la réalisation d'un projet, sont mis au courant, alors ça donne des avantages au
niveau du projet.

2185 En conclusion, la MRC du Fjord est favorable au réaménagement de la route 175.
Pourquoi la route est essentielle au développement? Vous posiez cette question-là tout à
l'heure. Eh bien, on est à l'ère des communications. La région est une région exportatrice, vous
savez, pour se justifier au niveau des paliers gouvernementaux, ce n'est pas gênant, on va
chercher du capital étranger qu'on rentre au pays avec notre matière première qu'on exporte.

Cependant, la grande entreprise produit peut-être autant comme avant, mais les
méthodes sont changées, la technologie a fait qu'on a besoin de moins en moins de personnes

2195 et, ceci dit, la région prend un virage, priorise aussi également le développement de la PME, de la petite, moyenne entreprise de transformation, ce qui peut amener beaucoup d'échanges interrégionaux au niveau de la production, au niveau de l'approvisionnement.

2200 Également un autre aspect, si on regarde aujourd'hui maintenant puis pourquoi de plus en plus le trafic est en augmentation et non en diminuant, même au niveau des services, qu'on pense aux bureaux d'avocats, d'ingénieurs, ainsi de suite. Il y a beaucoup de transferts, même les fonctionnaires. Regardez, c'est facile d'aller à des réunions régulièrement, des gens doivent se rendre à Québec et vice versa, dans la même journée.

2205 Alors, de plus en plus les gens utilisent le réseau routier, on a délaissé depuis un certain nombre d'années l'approvisionnement pétrolier entre autres par les ports de mer, par les voies maritimes pour privilégier le routier. Alors, ça l'a augmenté.

2210 Du côté de matières premières, on est une région de richesses naturelles, alors on exporte, les camions remorques de deux par quatre, ils passent tous dans le parc pour revenir quand on en a besoin parce qu'il faut qu'ils aillent un petit détour à Montréal. Mais c'est une situation de faits, c'est une situation qui nécessite une amélioration de ce réseau routier là, la seule voie d'accès en dehors... dans les grandes villes, en dehors de la région. Alors, il faut une amélioration.

2215 Et puis la dernière, c'était du côté touristique, il faut absolument lancer un signal à tous les gens qu'on va solliciter pour venir nous voir qu'on a un lien routier qui est sécuritaire et de changer la vision ou les perceptions des gens puis parfois qui sont renforcées par des accidents comme on a eu en fin de semaine, qu'on peut se rendre au Saguenay-Lac-Saint-Jean visiter
2220 puis il y a des lieux magnifiques à visiter puis on a besoin du tourisme aussi dans le virement de notre économie régionale.

LA PRÉSIDENTE :

2225 Merci, monsieur Claveau. Alors, je vais passer la parole à ma collègue.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2230 Merci. Bonsoir monsieur Claveau.

M. JEAN-MARIE CLAVEAU :

Bonsoir.

2235 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Sur le plan touristique, bon, c'est... vous avez mentionné qu'il y a des projets d'investissement, entre autres vous avez mentionné des projets de 28 M \$ aux Monts Valin et 12 millions au Bas-Saguenay. Est-ce que vous pouvez nous en parler un peu?

2240

M. JEAN-MARIE CLAVEAU :

2245

Oui, alors c'est une destination nordique, alors des lieux d'hébergement, c'est avec un comité de développement qui fait suite après le développement du Valinois, du secteur du Valinois, toute une destination nordique pour la motoneige, la randonnée en ski de fond, alors avec tous les intervenants du milieu.

2250

Alors, il y a des projets, il y a tout un plan de développement qui est déposé à différents acteurs économiques ou de paliers de gouvernement, entre autres de créer un réseau d'hébergement et d'accès. C'est un réseau... ce n'est pas un accès, ce n'est pas une utilisation intensive récréative, mais bien de plein air et dans la direction du développement de l'écotourisme.

2255

Du côté du Bas-Saguenay, on parle d'un circuit, la route du fjord, faire le tour du fjord, comme on fait le tour du Lac-Saint-Jean. Il y a aussi également tout récemment, et le projet est en cours, est démarré, la première route de la biodiversité dans le secteur de la rivière Sainte-Marguerite entre Sacré-Cœur et Saint-Fulgence le long du Saguenay.

2260

Alors, c'est une zone de protection, alors tout le long du corridor de la rivière Sainte-Marguerite. C'est tous des projets qui sont sur la table et qui sont démarrés pour de la réalisation au cours des prochaines années.

2265

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Est-ce que c'est possible d'avoir de l'information, de la documentation sur ces projets-là?

2270

M. JEAN-MARIE CLAVEAU :

On pourra vous la faire parvenir...

2275

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Oui?

M. JEAN-MARIE CLAVEAU :

... la permanence de la MRC vous fera parvenir de la documentation là-dessus.

2280

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Merci. Merci beaucoup. Moi, je n'ai pas d'autres questions.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2285 Dans votre mémoire, vous nous faites trois suggestions et les trois sont tournées vers la construction de la route. La troisième, vous parlez d'une collaboration de tous les instants entre le ministère des Transports du Québec et les utilisateurs du territoire.

2290 Est-ce qu'il y a ou il y aura des mécanismes de mis en place justement pour s'assurer que cette information-là est fournie aux gens?

M. JEAN-MARIE CLAVEAU :

2295 Alors, on le suggère au niveau des mandataires, là, de réalisation, là, de mettre en place... nous, on est habitués au niveau de la MRC de travailler avec des comités multiresources avec des intervenants au niveau du territoire.

2300 Alors, ça facilite beaucoup les interventions lorsqu'ils arrivent pour réaliser certains projets. Alors, on pense qu'une telle... les utilisateurs, quand on pense à l'entreprise forestière, les ZEC, il y a des regroupements, il y a moyen de demander à ces acteurs-là, ces représentants-là de participer et d'être informés. Alors, ça facilite de part et d'autre la réalisation des travaux à ce moment-là.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2305 C'est bien.

LA PRÉSIDENTE :

2310 Alors, merci beaucoup monsieur.

M. JEAN-MARIE CLAVEAU :

2315 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2320 Alors, je vais appeler le prochain intervenant, pour le Conseil des Montagnais, Ilnus, du Lac-Saint-Jean, monsieur Alain Nepton, s'il vous plaît.

Bonsoir, monsieur Nepton, et bienvenue.

M. ALAIN NEPTON :

2325 Bonsoir, Madame la Présidente. D'abord, je tiens à excuser le chef Dominique, Gilbert Dominique qui était retenu à Québec, ce n'était pas possible qu'il soit ici ce soir du tout, il est en réunion avec tous les autres chefs autochtones du Québec, donc...

LA PRÉSIDENTE :

2330

On comprend bien.

M. ALAIN NEPTON :

2335

... c'est pour cette raison que je vais faire la présentation du mémoire.

2340

En fait, on parle de Mashteuiatsh, notre première Nation. Ça fait partie de la grande famille Innu, il y en a beaucoup qui en ont entendu parler à... en raison des négociations qu'on a avec les gouvernements, la grande famille Innu, ça part presque de Québec aller jusqu'au Labrador, donc on en fait partie, on est une des communautés qui fait partie de ce regroupement-là.

2345

C'est sûr que dans la région, notre présence est déjà démontrée par toutes sortes d'études au niveau historique, niveau anthropologique, on retrouve un peu partout des artefacts qui marquent la présence millénaire de notre groupe dans la région, y compris dans la partie appelée réserve faunique des Laurentides.

2350

Éventuellement, ça se peut aussi qu'on en retrouve d'autres au cours des travaux de construction, de trouver d'autres artefacts, et à ce moment-là on souhaiterait bien sûr être associés de près au suivi du dossier. On a une société d'histoire et d'archéologie à Mashteuiatsh qui peut aussi être un joueur de premier plan là-dedans et c'est sûr qu'on souhaiterait le rapatriement d'artefacts éventuellement dans notre communauté en guise... parce que ça fait partie de notre patrimoine historique.

2355

Alors on occupe la réserve de Mashteuiatsh, mais en fait on est répartis un peu partout dans la région. Notre Première Nation compte 4500 membres, il y en a à peu près 2000 qui résident à Mashteuiatsh, on est la seule communauté autochtone de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

2360

Notre communauté, en fait, elle est jeune. Depuis les années 1980 à venir jusqu'à aujourd'hui, on a connu une croissance approximative de 6 % par année. On a près de 37 % de notre population qui a moins de 25 ans, donc c'est beaucoup de jeunes qui poussent et qui vont avoir éventuellement besoin de travailler, parce qu'on vit dans un monde moderne, il faut quand même composer avec le contexte actuel.

2365

On a évidemment du rattrapage à faire pour obtenir des taux intéressants de gens au travail, parce que dépendant des saisons, notre taux d'inoccupation varie de 20 à 30 % environ, ce qui est beaucoup supérieur au contexte régional.

2370

D'ailleurs, c'est une des raisons qui nous motivent à négocier avec les gouvernements, d'abord la question des droits ancestraux, c'est une chose, mais aussi les questions du rattrapage socio-économique, c'est un point qui nous paraît quand même passablement important, donc c'est ce qui nous motive aussi à avoir des négociations avec le Canada et le Québec.

2375

En ce qui concerne nos droits, c'est sûr que je ne commencerai pas à faire une présentation de l'entente de principe qu'on a signée l'an passé, en 2004, mais je vous ferai remarquer qu'au-delà de la question des activités traditionnelles, on y dénote quand même une intention claire du gouvernement du Québec et du Canada de nous faire participer à tous les

2380

grands projets de développement, justement pour nous aider à corriger la situation socio-

économique.

2385

C'est donc avec cette vision-là puis un esprit de partenariat qu'on aborde tous les grands projets qui se situent sur notre territoire ancestral. On a eu des expériences avec Hydro-Québec, il y a... précédemment on en a parlé, je pourrais vous en parler un peu plus tard, ça donne quand même de très bons, très bons résultats.

2390

En général, le territoire -- je me suis rendu compte, je n'ai pas apporté de carte géographique, j'aurais peut-être dû en joindre une au mémoire, mais je suis tellement habitué de voir les gens qui sont au courant du territoire que j'ai omis ça -- ça correspond en fait au bassin hydrographique du lac Saint-Jean et toutes les rivières qui s'y jettent évidemment.

2395

En partant de Québec, notre territoire commence aux environs du kilomètre 148 en venant de ce côté-ci de Chicoutimi... ou Saguenay maintenant. C'est sûr que c'est cette portion-là, nous autres, qu'on a plus regardée, là, dans le suivi du projet.

2400

C'est sûr que même si on dit que c'est notre territoire ancestral, d'abord on est très ouverts à le partager, on n'a absolument aucun problème là-dessus, on s'entend quand même très bien avec la région, puis notre intention aussi, même si on a des négociations, ce n'est pas de nous opposer systématiquement au projet, tout le monde a besoin de travailler, nous y compris, donc on regarde plutôt les projets pour essayer de les améliorer, avoir de meilleures retombées sur le plan social, sur le plan économique, puis s'assurer aussi qu'il n'y ait pas d'effets trop pernicieux sur nos activités traditionnelles.

2405

Le projet lui-même, on a eu des rencontres avec le ministère des Transports, on a pu le questionner, on a pu recevoir des réponses, on a eu une excellente collaboration des fonctionnaires à ce sujet-là et c'est une attitude, là, qu'on souhaiterait voir s'étendre aussi à beaucoup d'autres ministères, c'est quand même très intéressant d'avoir les réponses à nos questions.

2410

En fait le projet, et beaucoup en ont parlé précédemment, ça vise essentiellement à améliorer la sécurité. Il y a eu des accidents mortels, il y a eu des pertes d'argent, des pertes d'énergie là-dedans, et donc c'est sûr qu'on ne peut pas être en désaccord avec un objectif comme celui-là.

2415

Et du côté naturel, étant donné qu'il y avait déjà une voie existante, puis il s'agit simplement de la doubler, on considère, nous, que les impacts négatifs étaient déjà quand même présents, donc le fait de le doubler, à notre avis, ça n'apporte pas d'impact majeur sur le niveau du... du côté de la nature, donc on n'a pas tellement de préoccupations.

2420

Il y a peut-être les milieux humides, c'est sûr qu'il y a toujours des pertes, c'est un peu difficile à compenser, mais on note quand même qu'il y a des efforts là-dessus puis on a offert notre collaboration avec le ministère des Transports pour essayer de trouver des solutions, aussi pour essayer de réhabiliter d'autres lieux pour remplacer la perte de milieux humides.

2425

Où est-ce qu'on rencontre plus de difficultés, c'est le côté humain. On sait que l'environnement, dans son sens large, oui, on parle de la nature, on parle des ressources naturelles, on parle de la faune, mais on parle aussi des humains, et de ce côté-là, lorsqu'on parle d'environnement, on pense évidemment au développement durable, et le développement durable, il faut penser à une insertion d'un projet quel qu'il soit avec le milieu ou le contexte qui l'entoure.

2430

2435

J'ai parlé qu'on avait un territoire, on avait un territoire ancestral, on souhaite manifester de plus en plus notre présence, pas pour avoir des aspects négatifs, mais beaucoup plus pour pouvoir en retirer des retombées.

2440

Même si on a des activités traditionnelles, on vit dans les années 2000 et c'est sûr qu'on ne retournera pas vivre sous les tentes comme il y a des millénaires, c'est sûr qu'on doit composer avec le monde moderne, avec l'équipe capitaliste, qu'on l'aime ou qu'on ne l'aime pas, ça fait partie un peu du contexte mondial, donc on doit quand même naviguer dans l'ère moderne.

2445

Et c'est un aspect, nous autres, qui nous préoccupe beaucoup, parce que lorsqu'on vit sur une réserve comme la nôtre, c'est une réserve qui est sous le couvert d'une loi fédérale, la Loi sur les Indiens, et lorsqu'on parle de capitalisme, on parle d'économie, on parle de développement économique, et lorsqu'on veut développer une entreprise dans une communauté autochtone, on a passablement d'aspects négatifs en raison de la loi.

2450

Pour démarrer une entreprise, souvent les gens, ils peuvent avoir une maison de construite, il y en a un bout payé, ils vont hypothéquer la maison pour pouvoir démarrer des petites entreprises, souvent ça commence comme ça. Chez nous, en raison de la Loi sur les Indiens, c'est pratiquement impossible parce qu'il n'y a pas de bâtisses qui sont saisissables sur une réserve, donc c'est une difficulté quand même importante pour le démarrage de l'économie.

2455

Et la réserve a été créée par le ministère des Affaires indiennes. Le ministère des Affaires indiennes nous a, je dirais, couvés, nous a abrités sous son aile, mais le Conseil de bande, je dirais, en a soupé de cette attitude-là, puis on veut prendre notre place quand même dans le monde moderne et avoir l'occasion de prendre nos propres décisions et d'en subir les conséquences évidemment si on se trompe.

2460

Donc, depuis une dizaine d'années, le Conseil de bande s'est tourné du côté du développement économique. C'est sûr qu'une communauté comme Mashteuiatsh qui a à peu près 15 kilomètres carrés, ce n'est pas vraiment là-dessus qu'on va réussir à se développer, donc on s'est tournés vers le territoire ancestral et le Conseil de bande a encouragé la création

2465 d'entreprises, parce qu'on pense c'est par la création d'entreprises qu'on va être capables de nous réhabiliter sur le plan socioéconomique, donc on mise quand même beaucoup là-dessus.

On a aussi poussé les entreprises à travailler en dehors de la communauté, se sortir un peu de l'emprise de la Loi sur les Indiens, d'entrer dans... je dirais, dans le marché, dans le
2470 marché courant.

Il y a des entreprises qui émergent du côté de la foresterie, du côté de l'environnement, du côté des travaux civils. C'est encore des petites entreprises, mais elles sont très très très prometteuses, elles sont quand même assez débrouillardes.

2475 Même nous, pour donner un coup de pouce là-dedans, le Conseil de bande a créé lui-même une entreprise communautaire qui est une entreprise qui a ses licences d'entrepreneur général pour la construction.

2480 Par ce geste-là, on voulait être capables d'avoir accès à des marchés pour lesquels nos petites entreprises ne sont pas encore en mesure de les atteindre en raison de leur petitesse, mais aussi en raison des difficultés financières que je vous ai exprimées tout à l'heure en raison de la Loi sur les Indiens.

2485 Lorsqu'on a des contrats quelque part, ça prend toujours beaucoup de sous pour commencer à faire tourner, à faire tourner le contrat, et dans notre cas on a beaucoup de difficultés en raison de la Loi sur les Indiens.

Ça fait que donc, l'entreprise communautaire qu'on appelle développement
2490 Pekuakamiulnuatsh ou D.P.I. dans le langage courant, ça appartient entièrement au Conseil de bande. Il n'y a pas d'autre... c'est une société en commandite, le Conseil de bande est l'unique commanditaire, et son rôle est justement d'aller chercher des marchés, des marchés hors de la portée des petites entreprises locales.

2495 Ça amène aussi un aspect intéressant, c'est que s'il y a des profits qu'une entreprise communautaire fait, comme ça appartient au Conseil de bande, c'est sûr que nous, comme politiciens, on peut les réinjecter pour soutenir le développement, donc c'est un aspect quand même très important, puis c'est là-dessus aussi qu'on veut attirer votre attention, l'attention des commissaires.

2500 Considérant la volonté, nous autres, de saisir les opportunités par les projets de développement, on a contacté le ministère des Transports comme on le fait pour toutes les grandes entreprises qui ont des projets, pour voir les possibilités d'obtention de contrats et, malgré toute la bonne volonté des fonctionnaires, ils sont aux prises quand même avec des
2505 règles d'appels d'offres publics et c'est là-dessus qu'on a plus de difficultés parce qu'on ne peut pas rencontrer nos objectifs, parce que veut, veut pas, c'est une entreprise communautaire, il y a des objectifs sociaux en arrière de tout ça, c'est sûr qu'on veut mousser l'économie, on a des objectifs autres que ça.

2510 Et on doit faire le constat, malheureusement, qu'avec les règles d'appels d'offres publics, que le gouvernement du Québec a de la difficulté à composer avec la présence autochtone et les droits particuliers qui se rattachent à tout ça.

2515 C'est sûr, comme je l'ai dit, on veut se sortir de notre situation économique, puis on a besoin quand même d'avoir des mesures un peu particulières. Et les tribunaux, la Cour suprême notamment dans les derniers jugements, donnent quand même des indications là-dessus.

2520 La Cour mentionne que lorsqu'il y a des territoires qui font l'objet de droits ancestraux, ou même de présence potentielle de droits ancestraux, les gouvernements doivent penser à des mesures particulières pour atténuer les impacts sur les activités, mais aussi avoir des mesures d'accommodement pour donner un coup de pouce du côté socioéconomique des communautés autochtones.

2525 C'est sûr qu'on parle des tribunaux. Le Conseil de bande lui-même, la voie juridique, ce n'est pas une voie, nous autres, qui nous apparaît très intéressante, il y a beaucoup trop d'impacts négatifs. Donc le Conseil de bande est vraiment tourné vers la négociation, la voie de la négociation, parce qu'on considère que même s'il y a beaucoup de communautés... bien «beaucoup», il y a un bon nombre de communautés autochtones qui se tournent vers la voie des tribunaux, nous, on pense qu'à long terme ça a des impacts... c'est beaucoup plus difficile à
2530 vivre, de cohabiter. Donc ce n'est pas un aspect qui nous intéresse, on mise beaucoup plus sur la négociation pour régler nos choses.

2535 Donc on considère que le ministère des Transports devrait avoir des outils voulus, avoir des moyens pour nous donner un coup de pouce là-dedans parce que, comme je vous l'ai dit, c'est une entreprise communautaire, c'est sûr que dans notre sillage on entraîne des entreprises privées, locales chez nous, mais notre but c'est de faire en sorte que les entreprises acquièrent de l'expertise et elles sont en bonne voie.

2540 On a travaillé notamment avec le projet Péribonka de... à toutes sortes de travaux et pour de la foresterie, à des travaux civils, à des travaux d'infrastructures, aux opérations du campement, l'entretien technique du campement, donc on a quand même des voies diversifiées d'action là-dedans et, à notre avis, du côté du Ministère, du côté de la construction de la route, ce qu'on souhaite évidemment, c'est avoir des possibilités d'avoir des contrats hors des règles d'appels d'offres publics, d'avoir des contrats qu'on appelle des négociations de gré à gré. C'est
2545 quand même possible, on peut en avoir sans que ça coûte plus cher, c'est quand même dans les prix courants, là.

2550 On a fait des négociations de gré à gré avec Hydro-Québec et je vous jure que ce n'est pas facile non plus de négocier. Il y a des batteries de négociateurs avec des équipes techniques qui les entourent, des ingénieurs, et tout doit se justifier morceau par morceau, donc ce n'est pas non plus des cadeaux comme tels, c'est plus un coup de pouce un peu particulier pour ça.

2555 En conclusion, le projet lui-même, nous autres, on n'a pas de difficultés avec le projet.
On considère qu'il est acceptable dans son ensemble sur le plan des impacts environnementaux.
On considère qu'il va s'harmoniser quand même avec la pratique de nos activités traditionnelles,
il n'y a pas de problème de ce côté-là.

2560 Bien sûr, comme les autres l'ont dit, il y aura des effets d'amélioration de la sécurité des
utilisateurs, et il va améliorer un peu la qualité de vie dans l'ensemble.

2565 On désirerait cependant que le rapport du Bureau des audiences publiques recommande
au gouvernement du Québec de mettre en place des mesures particulières pour que le conseil
des Montagnais, par le biais de son entreprise communautaire – et je ne parle pas des
entreprises privées mais de son entreprise communautaire – puisse obtenir des contrats de
construction négociés de gré à gré, indépendamment des régions administratives et des règles
d'appels d'offres. Ce serait une façon moderne, par des moyens modernes, d'aider notre
communauté à prendre la place qui lui revient dans le développement et à se sortir de ses
conditions socioéconomiques qui sont loin d'être enviables.

2570 Il va également de soi que nous souhaitons ardemment, dans le cas de découvertes de
nature archéologique témoignant de notre présence, qu'il y ait mise en place d'une collaboration
pour le traitement des artefacts et éventuellement le rapatriement, là, des artefacts chez nous.

2575 Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

2580 Merci, monsieur Nepton.

Alors si on comprend bien, dans le fond, la demande que vous faites dans le cadre de
votre mémoire, c'est que... en fait, vous comprenez bien les règles d'attribution actuellement du
Conseil du Trésor auxquelles sont assujettis entre autres le ministère du Transport.

2585 Ce que vous demandez, c'est qu'il y ait une façon autre de le faire pour favoriser une
entreprise qui, elle... -- est-ce que c'est une coopérative ou c'est une entreprise à but non lucratif
ou...?

M. ALAIN NEPTON :

2590 Non, non, elle est à but lucratif.

LA PRÉSIDENTE :

2595 Elle est à but lucratif?

M. ALAIN NEPTON :

2600 Elle est à but lucratif, seulement que l'aspect que... de propriété entière du Conseil de bande lui-même.

LA PRÉSIDENTE :

2605 O.K. Et on comprend que c'est à la suite des rencontres que vous avez faites avec le ministère du Transport qui vous a dit... qui vous a fait part de son incapacité pour le moment à passer outre les règles d'attribution?

M. ALAIN NEPTON :

2610 Oui, on avait rencontré la même difficulté au début avec Hydro-Québec. C'est sûr qu'Hydro-Québec c'est une société, il y a peut-être des façons un peu différentes, mais malgré tout, Hydro-Québec a quand même des règles aussi d'appels d'offres publics et ce qui a dénoué l'impasse, c'est le fait qu'on travaille avec une société qui appartient à un Conseil de bande. Donc, c'est ce qui permet à Hydro-Québec d'avoir des négociations de gré à gré sans passer par
2615 les appels d'offres, parce qu'on ne peut pas être considérés tout à fait comme une entreprise privée, on a plus des intérêts communautaires. Donc tous les profits retournent quand même dans une communauté plutôt que retourner à des individus.

LA PRÉSIDENTE :

2620 Et donc, on comprend que vous faites référence entre autres au projet sur Péribonka où dans l'entente qui avait été prévue... qui avait été signée avec Hydro-Québec, il y avait de réservé un certain nombre de contrats ou d'attribution de contrats, ainsi qu'un nombre d'emplois de réservés aussi pour la nation autochtone, là, pour le groupe, le conseil de Mashteuiatsh, là,
2625 pour les...

M. ALAIN NEPTON :

2630 Oui, dans notre cas, plutôt que de parler des emplois...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

2635 **M. ALAIN NEPTON :**

... parce qu'on a déjà vu ça dans d'autres ententes qu'il y a des emprunts au niveau d'emplois, donc on considérait qu'on avait de meilleures chances d'atteindre ça en travaillant par le biais de contrats. Lorsque c'est nous qui avons les contrats, c'est nos propres employés ou
2640 c'est nos entreprises, donc on a une emprise différente pour s'assurer qu'il y a des gens chez nous qui travaillent.

2645 Lorsqu'on parle de demander à des promoteurs, à des compagnies d'insérer des employés autochtones, c'est sûr que le contracteur lui-même, il est toujours pris quand même avec la livraison et instinctivement il pense à aller chercher toujours les personnes les plus performantes et des fois chez nous ce n'est peut-être pas les meilleurs là-dessus, malgré que ça s'améliore grandement.

2650 Donc en ayant une emprise sur le contrat lui-même, même si c'est nos entreprises, on est plus outillés pour atteindre notre objectif là-dedans.

LA PRÉSIDENTE :

2655 Est-ce que votre... en fait, les représentants de votre communauté sont à même de... à date avec, par exemple, il y a eu le comité de maximisation, là, des retombées, vous avez fait partie aussi de ces discussions-là lors du projet pour Péribonka, mais est-ce que... vous avez eu des demandes, vous avez signé une entente avec Hydro-Québec entre autres, est-ce que la communauté a été à même de suffire à la demande ou vous avez dû aller, par exemple, à faire des *joint ventures* ou des ententes avec des entreprises de la région aussi, là, que c'est... des entreprises autochtones?

M. ALAIN NEPTON :

2665 Oui, on a fait des mariages, nos entreprises ont fait des mariages aussi avec des entreprises non autochtones et je vous dirais que c'est une préoccupation que même nous on avait.

2670 Je suis un politicien, j'ai ce défaut-là d'être politicien, et dans mes fonctions je m'occupe des affaires extérieures du Conseil de bande, donc je m'occupe des relations avec les gouvernements, des négociations avec les gouvernements, des relations avec les grandes entreprises, mais aussi des relations régionales, et nous, à notre sens, tout vouloir garder pour nous, ça a des effets aussi à long terme qui ne sont pas très très intéressants.

2675 Donc on s'assure même que les contrats qu'on a, il faut nécessairement qu'il y ait des retombées à l'extérieur. On essaie d'en avoir plus quand même dans notre communauté et réellement on en a plus dans notre communauté, mais on est capables de tout retracer les achats pour faire en sorte que, oui, il y a des retombées à l'extérieur, pour faire en sorte que ce n'est pas dire... une façon égoïste de tout garder pour nous.

2680 Donc on a favorisé des mariages avec des entreprises externes pour une acquisition d'expertise parce qu'il y avait des gens, oui, ça s'était développé chez nous, mais lorsqu'on grossit dans des projets, souvent on a besoin d'avoir un apport d'expertise aussi plus pointue ou il y a des... même des points où on n'a pas de personnes formées là-dedans, donc on l'encourageait quand même. Cependant, avec les moyens qu'on a, vu que c'est nous autres qui a les contrats, on était en mesure aussi d'éviter ce qu'on appelle des prête-noms, c'est-à-dire des entreprises extérieures qui se serviraient des Autochtones pour pouvoir pénétrer un marché.

Donc on va être en mesure quand même de tout contrôler. Lorsqu'on travaille avec un sous-contractant, on est en mesure de tout vérifier qu'est-ce qui en est.

2690

LA PRÉSIDENTE :

Donc je pense que vous aviez bien... en fait, votre mémoire fait état de vos attentes en termes de retombées économiques dans le cadre de peut-être la période des travaux.

2695

Maintenant est-ce que vous... ce projet-là, est-ce que pour vous il peut être signe par exemple de développement économique plus structurant à long terme ou autre, ou si c'est plutôt axé sur la période des travaux, vos attentes à cet effet-là?

2700

M. ALAIN NEPTON :

Bien en fait, en raison des travaux précédents avec Hydro-Québec, du côté des travaux de construction de nature civile, on a des entreprises qui ont émergé, qui se sont mises en place, et les travaux sur Péribonka, les contrats qu'on a, ce n'est pas continu, c'est sûr que c'est étalé sur quatre ans, la construction de Péribonka, mais les contrats qu'on avait, nous autres, ils sont pratiquement terminés, ils se finissent, il va y en avoir d'autres peut-être dans deux ans, donc on a un creux.

2705

Nous, le but, c'est pouvoir continuer à soutenir et nos gens qui travaillent dans le domaine de la construction, et nos entreprises qui ont émergé aussi. C'est sûr qu'une entreprise qui va passer deux ans sans avoir de contrat, là, elle va avoir un sérieux handicap pour se répartir.

2710

Donc nous autres c'est pour essayer de maintenir le niveau, le niveau le plus constant possible, là, pour du côté de la construction de nature civile.

2715

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Concernant aussi toute la question des sites archéologiques et tout ça -- tout à l'heure nous avons les représentants aussi, là, de la Société d'histoire d'archéologie Mashteuiatsh -- on comprend que le Conseil de bande appuie la Société dans ses demandes?

2720

M. ALAIN NEPTON :

Absolument.

2725

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Le territoire, vous parliez du territoire, est-ce que c'est du territoire à partir du kilomètre 148, est-ce qu'on parle d'un territoire ancestral ou s'il y a...

2730

M. ALAIN NEPTON :

Oui, ancestral.

2735

LA PRÉSIDENTE :

... le territoire de pratiques, d'activités traditionnelles?

2740

M. ALAIN NEPTON :

Bien, il y a les deux...

LA PRÉSIDENTE :

2745

Les deux?

M. ALAIN NEPTON :

2750

Les deux. Le territoire ancestral, souvent il y a des pratiques d'activités traditionnelles, il y a des niveaux différents dépendant des endroits, là, mais il y en a un peu partout.

LA PRÉSIDENTE :

2755

O.K. Mon collègue aurait peut-être une question, oui?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2760

Juste pour bien comprendre la question des contrats. Si je comprends bien, en tout cas, de la façon que ça fonctionne, c'est que les entreprises qui sont en émergence chez vous, pour obtenir des contrats passent par votre groupe communautaire, c'est comme ça qu'ils obtiennent les contrats? Ou en fait, ma question, c'est est-ce qu'ils peuvent soumissionner directement sur les contrats ou s'il faut qu'ils passent par votre intermédiaire pour...

2765

M. ALAIN NEPTON :

Bien, les entreprises sont quand même libres de soumissionner sur des contrats.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2770

O.K.

M. ALAIN NEPTON :

2775

Cependant, dans les natures de travaux comme ceux-là, souvent ce n'est pas à leur portée pour des raisons financières aussi.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2780 C'est-à-dire qu'ils n'ont pas par exemple de cautionnement, par exemple, pour pouvoir...

M. ALAIN NEPTON :

2785 Oui, c'est ça, parce qu'on a des travaux, comme exemple avec ceux-là d'Hydro-Québec, si tu as un contrat de 10 M \$ ou 12 M \$, bien, ça te prend un 1,2 M \$ juste pour la garantie d'exécution et souvent ça va prendre trois mois avant d'avoir des retours de fonds, donc pour une entreprise, c'est quand même passablement dur à supporter.

2790 Et l'entreprise communautaire qu'on a, on a aussi une équipe technique, des fois, qui peuvent leur donner des coups de main au niveau technique pour... des fois, il a pu y avoir des trous un peu dans nos expertises, donc on a quand même des ingénieurs qui peuvent travailler avec eux autres.

2795 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais est-ce que l'entreprise communautaire peut par exemple permettre d'avoir un cautionnement, est-ce qu'elle peut donner le cautionnement pour les entreprises?

2800 **M. ALAIN NEPTON :**

Oui, en fait, parce que c'est ce qui a fait que le Conseil de bande a intervenu, parce que les moyens financiers du Conseil de bande sont plus élevés que ceux des entreprises.

2805 Donc le contrat, comme avec Hydro-Québec, c'est nous qui avons le contrat, l'entreprise communautaire, elle dépose ses garanties d'exécution, que ce soit deux, quatre, dépendant des contrats qu'on a.

2810 Et on demande plus aux entreprises de supporter un peu leur fonctionnement pour les trois mois, mais à l'occasion on s'organise pour leur amener de l'argent un peu plus rapidement plutôt qu'attendre les trois mois.

2815 Un coup que c'est parti, à chaque mois ça va, mais c'est les premiers trois mois qui sont durs à démarrer.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2820 Est-ce qu'il y a par exemple comme le fractionnement des lots, d'avoir des lots de construction plus petits, moins importants en termes financiers, est-ce que ça pourrait permettre d'avoir plus de... donner plus d'accès finalement à ces entreprises-là en émergence? Est-ce que ce serait plus facile pour eux de soumissionner?

M. ALAIN NEPTON :

2825 Oui. Là, ça serait pour voir les travaux de construction. Ceux que j'ai vus, il y en a que c'est divisé par tronçons de 7 kilomètres ou 10 kilomètres. Je ne sais pas du côté technique de quelle façon ça pourrait sortir, juste construire un kilomètre, il me semble que ça n'a pas tellement d'allure, là, même déjà 7 kilomètres ce n'est pas nécessairement beaucoup.

2830 Il y a peut-être un côté technique, là, qui n'est peut-être pas facile aussi pour ça, mais d'un autre côté, c'est que lorsqu'on marche par appel d'offres, la concurrence est passablement forte et nos entreprises, même si elles sont en émergence, elles n'ont peut-être pas tous les moyens pour pouvoir obtenir à coup sûr un contrat; c'est pour ça qu'on cherche un coup de pouce un peu particulier pour ça.

2835

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Merci.

2840

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie beaucoup, monsieur Nepton.

M. ALAIN NEPTON :

2845

Ça me fait plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

2850

Alors je vais appeler un prochain participant. Pour la MRC de Lac-Saint-Jean-Est, monsieur Claude Renaud, s'il vous plaît...

Alors monsieur Renaud, bienvenue. Vous êtes accompagné?

2855

M. SABIN LAROUCHE :

Sabin Larouche, je suis directeur général de la MRC.

LA PRÉSIDENTE :

2860

Merci. Alors...

M. CLAUDE RENAUD :

2865

J'aurais aimé le présenter, mais il est trop tard.

Alors, Madame la Présidente, on vous remercie premièrement de nous recevoir, la MRC Lac-Saint-Jean-Est. Étant donné que notre mémoire est quand même assez volumineux, vous nous permettez de faire quand même un résumé.

2870

LA PRÉSIDENTE :

Tout à fait. Ça nous permet, nous, de vous poser des questions.

2875

M. CLAUDE RENAUD :

Absolument.

LA PRÉSIDENTE :

2880

Allez-y.

M. CLAUDE RENAUD :

2885

Alors :

«Représentant 52 000 personnes vivant dans 14 municipalités...

(Lecture du mémoire)

2890

«... normalement dédiées à l'amélioration du réseau routier régional.»

Et je voudrais terminer en vous disant : vous savez qu'une région, c'est tellement important. Une route développe une région, si on peut dire, mais présentement l'autoroute qui est rendue à Québec doit s'en venir à Saguenay le plus tôt possible et notre région a tellement besoin ces temps-ci, et je suis convaincu qu'avec cette route-là, ça ferait justement un créneau additionnel pour se développer, le développement économique dépend vraiment d'une route.

2895

Je voudrais donner également un exemple. Je lisais dans les journaux la semaine dernière et antérieure, on dit que l'autoroute ne règlera pas tous les problèmes, c'est vrai, mais je veux donner juste l'exemple de l'autoroute Saint-Bruno, présentement, Saguenay, qui est faite depuis à peu près 5-6 ans.

2900

Il y avait des accidents mortels à tous les mois dans le secteur de Larouche, dans le secteur de Jonquière. Depuis qu'on a l'autoroute, c'est tout réglé à peu près à 90 %, plus jamais on n'entend parler. Tout simplement, ce qu'on entend parler maintenant, c'est une sortie de route à l'occasion, point.

2905

Alors je suis convaincu que la route à quatre voies divisées dans le parc des Laurentides va améliorer la sécurité de 80 %.

2910

2915 Et je voudrais dire aussi que les touristes qui auront à venir nous visiter, qui
présentement, il y en a plusieurs qui justement ils tardent à venir à cause de ça, on dit :
«Traverser la réserve faunique, c'est dangereux», alors quand l'autoroute sera faite, les touristes
auront, en plus de voir une belle région, avec les belvédères qu'on va sûrement faire tout le long,
vont voir, regarder les panoramas de cette route-là, ça sera extraordinaire, je suis convaincu.

2920 Et je voudrais terminer en disant que la seule grande ville présentement qui n'est pas
reliée à une autoroute, c'est Saguenay, et je pense que dans quatre ans, ça sera la fête à tout le
monde, ça sera terminé. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2925 Alors merci, monsieur Renaud. Alors je vais commencer d'abord, mon collègue a
quelques questions.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2930 Dans votre mémoire, vous faites mention, en fait de trois routes, principalement : la 175,
la 169 et la 155.

2935 Est-ce que vous pensez que l'élargissement de la route 175 pourrait changer la
dynamique du transport dans la région? C'est-à-dire que, est-ce que par exemple, une fois que
l'élargissement est réalisé, est-ce que vous pensez qu'il y a un transfert des véhicules de la 175
qui pourraient se retrouver sur la... excusez-moi, des véhicules sur la 155 qui pourraient se
retrouver sur la 175 et faire en sorte à ce moment-là qu'il y aurait peut-être plus de trafic sur la
169?

2940 Est-ce que c'est une chose que vous entrevoyez dans toute la dynamique, là, qui pourrait
disons suivre la mise en place d'un projet comme celui-là?

M. CLAUDE RENAUD :

2945 Écoutez, dans notre mémoire, on a parlé de la 169 et de la 155 parce qu'on ne veut pas
aussi qu'on les abandonne.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2950 O.K.

M. CLAUDE RENAUD :

C'est ça qui est important.

2955 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc...

M. CLAUDE RENAUD :

2960

Mais notre priorité, certain, moi je dis toujours que... j'en étais un des premiers à dire que la région s'est unie, d'une résolution unanime, à dire que l'autoroute Saguenay-Québec, c'est ça la priorité.

2965

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K.

M. CLAUDE RENAUD :

2970

Mais par contre, ce qu'on veut, ce n'est pas au détriment de la route 169, on veut quand même que ça reste ouvert, on veut la garder sécuritaire, on veut qu'on continue de l'améliorer, on ne veut pas un quatre voies divisées, là, mais je pense que ce qui est important, c'est de bien l'entretenir, puis une route bien entretenue, je peux vous dire une chose, que ça... présentement, ça fonctionne très bien.

2975

Et au niveau du transport, oui, peut-être que ça peut changer un petit peu les habitudes, ça va dépendre un petit peu, d'après moi, des conditions climatiques. Même nous, avec nos autos, je peux vous dire que quand il fait un petit peu moins beau, on a toujours tendance à s'en venir par Saguenay, alors je pense que ça, de ce côté-là, ça va être ça. Mais ce qui est important, nous, de la MRC Lac-Saint-Jean-Est, c'est de garder notre 169, de continuer de l'améliorer, et aussi de bien l'entretenir, ça c'est important.

2980

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2985

Est-ce qu'il y a des projets actuellement qui sont discutés avec le Ministère sur ce tronçon-là?

M. CLAUDE RENAUD :

2990

Bien, les projets qu'on voit, je ne peux pas vous... je ne suis pas au courant, là, vraiment des projets majeurs, mais ce qu'on peut voir dans les dernières années, on a toujours une ou deux améliorations qui se fait par ci et là, là, tout le temps, et...

2995

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est quel genre d'améliorations, c'est quoi, c'est des corrections de courbes ou c'est...?

M. CLAUDE RENAUD :

3000

C'est une troisième voie et...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3005 Une troisième voie?

M. CLAUDE RENAUD :

3010 ... et une correction de courbes, exactement. Puis c'est ça, il y en a déjà une présentement qui est en cours, là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3015 Mais qu'est-ce qui fait que vous avez des craintes par rapport au fait que si on... que l'argent, supposons, qui est débloqué sur la 175 fasse en sorte que la 155 ou 169 soient laissées de côté? Quel est l'élément déclencheur de cette crainte-là?

M. CLAUDE RENAUD :

3020 Bien écoutez, les craintes... à notre MRC, on en a parlé quand même longuement et puis on se disait... c'est certain qu'on préconise et on veut justement que l'autoroute se fasse, mais on veut, on veut de tout cœur que... parce qu'on nous avait même parlé un moment donné que même la 169, dans quelques années, pourrait ne plus exister, et ça bien, c'est quand même impensable, là, puis, selon nos informations qu'on a prises, c'est sûr que ça va toujours exister.

3025

Et en même temps, bien, quand on a dit : «À partir de là, c'est certain qu'on va envoyer une résolution d'appui pour la route à quatre voies divisées, mais pas au détriment de la 169 et de la 155.»

3030

Et la 155, bien, c'est déjà réglé, on a déjà eu des annonces qui viennent d'être faites, alors... puis pour la 169, encore là, on est très optimistes, on a commencé déjà à... de continuer à l'améliorer, et c'est ça qu'on veut.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3035

O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3040

Merci. Oui?

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3045

Monsieur Renaud, bonsoir.

M. CLAUDE RENAUD :

Bonsoir.

3050 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Monsieur, est-ce que vous pourriez nous expliquer quelles sont vos préoccupations quant à l'entretien hivernal?

3055 **M. CLAUDE RENAUD :**

L'entretien hivernal, là, je peux vous dire, par des pairs, des conducteurs de camion qui nous disent à toutes les fois qu'ils traversent la réserve faunique des Laurentides surtout au printemps ou à l'automne tard : «On a vu souvent les quatre saisons dans le même transport.»

3060

Et ça, ça demande du gravier, ça demande du sel, ça demande beaucoup d'entretien. Et ce que je peux vous dire, nous en tout cas, on a envoyé justement des résolutions encore cette année, la MRC Lac-Saint-Jean-Est, d'améliorer justement, les efforts, il faut qu'ils soient faits dans ce sens-là.

3065

Et c'est une route qui n'est vraiment pas facile à entretenir, ça, on est conscients de ça, parce que quand on a parlé avec les gens du ministère des Transports, quand on vit quatre saisons dans la même journée, ce n'est pas évident. Mais par contre, nous, bien c'est certain qu'on veut plus d'améliorations, alors c'est certain qu'on envoie des résolutions dans ce sens-là.

3070

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Monsieur Renaud, vous avez parlé de... qu'il vous importait de sensibiliser les gens quant à leurs habitudes de conduite et quant au civisme et à la vitesse. Alors pouvez-vous nous en parler un peu plus de cette préoccupation que vous avez à cet égard?

3075

M. CLAUDE RENAUD :

Bien, c'est un petit bout, je pense, qui s'est parlé beaucoup ce soir, quand on dit qu'il y a des conducteurs qui viennent agressifs et quoi que ce soit, alors c'est certain que quand on a présentement à traverser le parc, c'est quoi qui est dangereux? C'est justement, c'est les fameuses lignées qui sont derrière les camions remorques et qu'il y a huit, puis dix, puis à tout bout de champ, bien, il y en a un qui prend une chance et c'est là que le drame arrive.

3080

Alors quand on aura justement cette route à quatre voies divisées là, on va régler à peu près tous les problèmes et j'ai vraiment hâte, dans quatre ans, qu'on fête l'arrivée de la route à quatre voies divisées, parce que... -- pas de l'arrivée, de la terminer.

3085

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3090

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3095 Merci beaucoup.

M. CLAUDE RENAUD :

3100 Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

3105 Alors je vais appeler pour les prochains intervenants. Pour la Société d'histoire et d'archéologie de Mashteuiatsh, alors madame Lise Gill et madame Courtois, s'il vous plaît.

Bonsoir, bienvenue.

Mme LISE GILL :

3110 Merci. Bonsoir, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir.

3115

Mme LISE GILL :

3120 Madame la Commissaire, Monsieur les Commissaires. Alors mon nom est Lise Gill, je suis présidente de la Société d'histoire et d'archéologie de Mashteuiatsh. Je suis accompagnée de madame Bibiane Courtois qui est directrice générale du Musée amérindien.

3125 Alors nous allons faire une présentation... vous avez vu que notre mémoire est quand même assez court, nous allons faire la lecture de notre mémoire, alors nous allons la faire toutes les deux, si ça peut rendre ça un peu plus dynamique, puis...

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

3130

Mme LISE GILL :

.... pour qu'on reste réveillés tout le monde...

LA PRÉSIDENTE :

3135

Bien oui!

Mme LISE GILL :

3140 ... jusqu'à la fin!

LA PRÉSIDENTE :

3145 Il est bien tard! Allez-y, nous écoutons.

Mme LISE GILL :

3150 Alors, je vais commencer par vous présenter notre organisme et son musée. Par la suite nous vous ferons part de l'intérêt que nous portons à ce projet et nos préoccupations. Nous terminerons notre brève présentation par quelques commentaires et recommandations. Donc :

«La Société d'histoire et d'archéologie de Mashteuiatsh a été créée en 1977...»

(Lecture du mémoire)

3155

«... rapport conformément à la Loi sur les biens culturels du Québec.»

Nous allons maintenant vous parler de nos préoccupations par rapport au projet présenté :

3160

«L'étude d'impact nous apprend que deux études du potentiel archéologique...»

(Lecture du mémoire)

3165

«... auront été effectuées. Nous vous remercions de votre attention.»

LA PRÉSIDENTE :

3170 Merci infiniment, mesdames. J'aimerais peut-être d'abord vous questionner concernant... en fait, vos attentes en regard du projet du ministère des Transports sont sensiblement celles que vous aviez exprimées lors du projet de Péribonka?

3175 Alors je vais vous demander comment ça va avec ça, en regard des attentes que vous aviez, les recommandations qu'avait fait le BAPE à l'époque, et les ententes qui avaient été déjà un petit peu, là, officialisées avec à la fois le ministère de la Culture et Hydro-Québec, est-ce que ça s'est concrétisé à votre satisfaction?

Mme LISE GILL :

3180 Je vais laisser madame Courtois répondre à cette question.

Mme BIBIANE COURTOIS :

Oui.

3185

LA PRÉSIDENTE :

Oui, madame Courtois?

3190

Mme BIBIANE COURTOIS :

Effectivement, les attentes qu'on avait versus le projet Péribonka, les fouilles archéologiques, ça s'est concrétisé de la façon dont on s'y attendait, effectivement. Les fouilles se sont déroulées au cours de l'été dernier et on a eu des personnes de la communauté qui ont participé aux fouilles, qui ont aussi été formées pendant la période de fouilles pour exécuter ce type de travail-là.

3195

On a eu la possibilité d'avoir une personne qui a accompagné toute la recherche en laboratoire et on devrait sous peu recevoir le dernier rapport qui va finaliser toute la recherche et pouvoir nous rapporter les artefacts qui ont été trouvés, là, dans notre collection. Ça fait que ça s'est bien déroulé, oui.

3200

LA PRÉSIDENTE :

Donc, vous avez en fait les mêmes demandes en regard du projet à l'étude, si le projet était concrétisé. On parle d'un territoire quand même qui est plus grand, plus vaste, est-ce que... tout à l'heure, monsieur Nepton du Conseil de bande parlait de... jusqu'au kilomètre... on comprend que c'est pour tout le territoire qui va jusqu'au kilomètre 148?

3205

3210

Mme BIBIANE COURTOIS :

Exactement.

LA PRÉSIDENTE :

3215

Oui. Est-ce que vous avez fait vos... des demandes au ministère des Transports à cet effet?

Mme BIBIANE COURTOIS :

3220

Pas dans le moment, non.

LA PRÉSIDENTE :

3225

O.K. Donc, c'est votre première approche avec le ministère des Transports, il n'y a pas eu de démarches actuellement ou de discussions à cet effet?

Mme BIBIANE COURTOIS :

3230 Non.

LA PRÉSIDENTE :

3235 O.K. Je voulais aussi que vous nous expliquiez un peu plus... quand vous dites :
«L'établissement d'une politique en matière de recherches archéologiques, incluant la sensibilisation du public et l'importance de protéger les objets significatifs trouvés un peu partout sur Nitassinan», est-ce que vous voulez nous expliquer un petit plus ce dont vous parlez?

Mme LISE GILL :

3240 Oui. Ce que vous venez de lire ça s'adressait spécifiquement au Conseil des Montagnais, quoique la question de sensibilisation peut aller beaucoup plus loin que ça, je pense à la sensibilisation en particulier des personnes qui travaillent pour la construction de la route, les entrepreneurs, tous ceux qui travaillent, il faut qu'ils soient sensibilisés à la question de la
3245 découverte éventuelle d'artéfacts, et je pense que c'est un élément qui est très important...

LA PRÉSIDENTE :

3250 O.K.

Mme LISE GILL :

3255 ... parce que c'est eux autres qui vont la faire, la route, en fin de compte, qui vont être là sur place.

Je sais que les études de potentiel peuvent déterminer à quel endroit il y a le plus de potentiel, où il peut y avoir des recherches plus fouillées, mais encore, je pense que dans les études de potentiel, ils ne peuvent pas savoir tous les endroits, ils ne peuvent pas connaître tous les endroits où effectivement il peut y avoir des découvertes fort intéressantes.

3260

LA PRÉSIDENTE :

3265 On comprend que, habituellement la façon dont on fonctionne, lorsqu'il y a des interventions dans des sites où il peut y avoir un potentiel archéologique, bon, avec le ministère de la Culture, entre autres, il y a toute une procédure, un protocole qui doit être établi pour la recherche avant du site, et même si au moment des travaux les entrepreneurs tombaient sur un site qui n'avait pas été identifié, ils ont un protocole de prévu.

3270 Est-ce que je comprends de votre intervention que vous voudriez être associés à cette... c'est-à-dire cette réalisation de protocole là?

Mme LISE GILL :

3275 Oui, ce qu'on voudrait, c'est être associés à toutes les étapes des processus en ce qui concerne la recherche archéologique.

LA PRÉSIDENTE :

3280 O.K.

Mme LISE GILL :

3285 On veut pouvoir valider ce qui se passe, on veut être là. Je pense qu'on a déjà développé une expertise très intéressante dans ce domaine-là, on a des partenaires qui sont prêts à nous soutenir, je suis sûre que...

3290 Déjà on a... notre expérience, en ce qui concerne les recherches archéologiques, ne se limite pas à la dernière expérience avec Péribonka. Déjà, depuis une vingtaine d'années, la Société d'histoire et d'archéologie est associée à différents projets, dont en particulier sur L'Ashuapmouchouan. On a recueilli des artefacts vraiment très très intéressants qui nous permettent d'avoir un éclairage complémentaire aux sources actuelles pour la connaissance de notre histoire, en fin de compte, pas seulement de l'histoire des Innus, mais de l'histoire de la région aussi.

3295 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Donc on comprend que la Société a déjà une bonne connaissance du milieu qui serait impacté si éventuellement le projet se réalisait?

3300 **Mme LISE GILL :**

Oui, absolument.

LA PRÉSIDENTE :

3305 O.K. Est-ce qu'il y aurait la possibilité que vous puissiez nous déposer un peu, si vous avez une documentation en regard des réalisations de la Société, de l'existence de la Société? Si c'était possible de la déposer à la commission? D'expertise qui...

3310 **Mme LOUISE GILL :**

Oui, bien sûr.

LA PRÉSIDENTE :

3315

... qui est la vôtre et aussi peut-être faire référence aux projets dont vous avez déjà...
auxquels vous avez déjà participé, vous avez été intégrés, c'est possible?

Mme LOUISE GILL :

3320

Bien sûr, nous allons vous faire parvenir toutes les informations nécessaires.

LA PRÉSIDENTE :

3325

Parfait. Alors je vous remercie beaucoup. Est-ce que... ça va?

Mme LOUISE GILL :

3330

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Une dernière question?

3335

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Bonsoir, madame. L'étude a fait allusion à la présence de 22 sites et vous les avez cités
dans votre mémoire, il y a 22 sites en bordure du lac *Saint-Jean*...

3340

Mme LOUISE GILL :

Du lac Jacques-Cartier.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3345

... du lac Jacques-Cartier, pardon. Est-ce qu'il y a d'autres endroits qui pourraient faire
l'objet, là, de préoccupations?

Mme LOUISE GILL :

3350

Bien, il y a certainement d'autres endroits. Ce qu'on voit dans l'étude d'impact, c'est
qu'on parle de 22 sites en particulier...

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3355

Oui?

Mme LOUISE GILL :

3360

... mais...

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

À votre connaissance, est-ce qu'il y en a d'autres?

3365

Mme LOUISE GILL :

Il y en a certainement énormément d'autres. À notre connaissance, d'après les documents historiques qu'on a, effectivement il y a énormément de sites, là, dans la réserve faunique des Laurentides, parce qu'il y a différents territoires de chasse familiaux, il y a des portages qui sont documentés, il y a des liens, si on veut, des sites de campement qui sont documentés aussi.

3370

La documentation est quand même assez importante déjà sur toute cette partie-là du territoire parce que, comme on vous dit dans notre mémoire, depuis 1895, les Autochtones ont été exclus, si on veut, ont été... à la faveur de la création de pourvoies où on pouvait plus chasser à la... *chasser à la mouche!* Pas chasser à la mouche, mais pêcher à la mouche, plutôt!

3375

Alors c'est certain que depuis ce moment-là il y a beaucoup moins d'Autochtones dans la réserve faunique des Laurentides. Alors ça a eu des impacts importants parce que, à partir de ce moment-là, les Innus ont plus occupé des territoires au nord du lac Saint-Jean...

3380

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

O.K.

3385

Mme LOUISE GILL :

... plutôt qu'au sud, parce qu'ils n'avaient plus le droit d'être là, au sud, mais toute l'histoire est là.

3390

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Donc c'est pour ça que vous voulez être associés à la démarche?

3395

Mme LOUISE GILL :

Absolument, oui.

3400

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

O.K. Merci.

3405

Mme BIBIANE COURTOIS :

Ce que je pourrais peut-être ajouter à ce sujet-là...

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3410 Oui?

Mme BIBIANE COURTOIS :

3415 ... c'est que quand on a travaillé avec les gens de l'université sur le territoire de la Péribonka, ce qui a permis aux archéologues, dans le fond, de faire une recherche plus poussée, c'est quand on est allés avec nos aînés, qui eux avaient un souvenir...

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3420 «Avec nos...»?

Mme BIBIANE COURTOIS :

3425 ... avec les aînés de la communauté...

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Pardon.

3430 **Mme BIBIANE COURTOIS :**

3435 ... qui eux avaient un souvenir d'avoir vécu sur ce territoire-là et qui pouvaient cibler des zones qui n'avaient pas nécessairement été répertoriées par les archéologues mais où il y avait eu une vie, peut-être une période de vie plus longue dans cette partie de territoire-là, et qui nous a permis de prélever certains artefacts qui étaient intéressants puis qu'on n'aurait pas pu avoir autrement, là. C'est la contribution des...

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3440 Le savoir traditionnel.

Mme BIBIANE COURTOIS :

3445 Oui, c'est ça.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Merci.

3450 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors je vous remercie infiniment de votre participation. Merci.

3455 Alors je vais appeler les prochains participants. Pour l'Association des CLD du Lac-Saint-Jean, messieurs Réjean Laforest et Jocelyn Fortin, s'il vous plaît.

Bonsoir, messieurs. Bienvenue.

M. RÉJEAN LAFOREST :

3460

Bonsoir, Madame la Présidente. L'Association des CLD du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

LA PRÉSIDENTE :

3465

Ah oui?

M. RÉJEAN LAFOREST :

3470

Oui. D'ailleurs, on va vous le présenter tout à l'heure, ça fait que... Monsieur et Madame la Commissaire, bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

3475

Je pense que c'est une erreur de transcription sur ma feuille, parce que j'avais effectivement...

M. RÉJEAN LAFOREST :

3480

Il n'y a pas de problème.

LA PRÉSIDENTE :

Excusez-moi. Allez-y, nous vous écoutons.

3485

M. RÉJEAN LAFOREST :

3490 On a déposé un mémoire, vous comprendrez que notre mémoire touche en fait, là, plusieurs points dont la mise en contexte sur la présentation de notre association, la présentation du milieu régional, aussi l'intérêt porté qui est envers le projet qui est sur quatre sous-sujets : l'accessibilité régionale et les transports, l'amélioration de la qualité de vie, puis les préoccupations liées au projet, bien, c'est l'acceptabilité sociale, la fonctionnalité et la qualité des infrastructures routières, la dynamisation du développement durable, économique, régional, et la sécurité routière.

3495

Vous comprendrez que c'est un peu trop long, prendre tout le mémoire...

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

3500

M. RÉJEAN LAFOREST :

... donc on en a fait un résumé qui est...

3505

LA PRÉSIDENTE :

Tout à fait, mais comme je le disais en début de soirée, soyez assuré que la commission regarde l'ensemble des mémoires et on peut vous questionner sur des aspects que vous n'avez pas soulevés dans votre résumé.

3510

M. RÉJEAN LAFOREST :

Merci, parce qu'il y a plusieurs aspects qu'on ne soulèvera pas parce que principalement on va aller au niveau de l'aménagement de la route 175, un développement essentiel à l'essor socioéconomique du Saguenay–Lac-Saint-Jean, mais on va toucher le volet économique dans notre résumé du mémoire.

3515

L'Association des CLD du Saguenay–Lac-St-Jean est fière de se présenter aujourd'hui devant vous pour défendre un dossier important, sinon essentiel pour le développement économique du Saguenay–Lac-St-Jean.

3520

Comme vous pourrez le constater à la lecture de notre mémoire, nous nous sommes attardés à porter un regard sur le projet, en tenant compte de diverses préoccupations dont l'accessibilité régionale et les transports, l'acceptabilité sociale, l'amélioration de la qualité de vie, la fonctionnalité et la qualité des infrastructures routières ainsi que la dynamisation du développement économique régional.

3525

Nous avons cependant mis l'accent principalement sur l'aspect du développement économique régional et le temps dont nous disposons étant limité, c'est sur ce point que nous aimerions nous attarder durant les prochaines minutes.

3530

Auparavant, j'aimerais situer brièvement notre organisme :

L'Association des CLD du Saguenay–Lac-Saint-Jean a pour mission de rassembler, sur une base volontaire, les différents CLD de la région pour promouvoir le développement local, renforcer l'autonomie des CLD membres et accroître leurs performances. C'est dans cet esprit que nous vous soumettons ce mémoire pour bien camper notre position au sujet du projet d'amélioration de la route 175 et pour lui apporter notre appui.

3535

3540 Par son caractère exclusif comme lien avec la grande région de Québec et les autres régions du Québec, la route 175 constitue un élément moteur du développement socioéconomique du Saguenay–Lac-St-Jean.

3545 Cependant, l'Association des CLD estime que ce moteur doit être plus performant, plus sécuritaire et de nature à mieux soutenir les efforts que déploie la région pour se sortir du climat de morosité qu'on généré les diverses fermetures récentes d'usine à grand gabarit dans la région.

3550 C'est d'autant plus important que le Saguenay–Lac-St-Jean est à une étape cruciale de son histoire. De région ressource, elle doit se transformer en une région qui met tous ses efforts au profit d'une économie diversifiée, axée davantage vers la deuxième et la troisième transformation des produits naturels et vers l'économie du savoir.

3555 Pour relever son immense défi, cette région doit pouvoir, plus que jamais, communiquer rapidement et efficacement avec les autres régions du Québec. Son lien routier principal est une aorte dont le rendement est vital.

3560 Il suffit de broser un bref portrait de l'économie régionale pour constater combien il est important pour la région d'être reliée au reste du Québec par un lien routier plus moderne et sécuritaire que c'est le cas présentement.

« L'économie régionale repose en grande partie sur...

(Lecture du mémoire)

3565

«... à celles de l'ensemble du Québec. »

« Pour l'ACLD, le projet d'amélioration...

3570

(Lecture du mémoire)

«... pas disponibles en région.»

3575 La route 175 est déjà l'infrastructure routière la plus utilisée comme voie de communication du Saguenay–Lac-St-Jean avec les autres régions, principalement avec la région de Québec.

3580 Les statistiques compilées par le ministère des Transports du Québec démontrent que 61% du trafic qui arrive dans la région ou qui en sort par voie routière utilise la route 175.

De plus, les prévisions sommaires du ministère du Transport prévoient que la route 175 connaîtra quant à elle une augmentation de la circulation de 15 % d'ici 2016, ce qui ajoute encore plus à son importance.

3585 Pour notre association :

« ... les chiffres qui précèdent font de ce dossier un incontournable... »

(Lecture du mémoire)

3590

«... en la parcourant.»

3595

Le Saguenay–Lac-St-Jean, à l’instar des autres régions du Québec, doit avoir un lien routier adéquat pour assurer le transit des marchandises, des services et des personnes, ce qui n’est pas le cas avec la route 175 à l’heure actuelle.

3600

Nous aimerions d’ailleurs rappeler que le MTQ dans son plan stratégique s’est fixé comme première orientation d’avoir des systèmes de transport plus efficaces au service du développement socioéconomique du Québec et de ses régions. Nous sommes parfaitement d’accord avec cet objectif.

D’ailleurs, le secteur touristique et des transports de certaines productions industrielles ou de consommation dépendent véritablement de la route 175.

3605

Ainsi, en ce qui concerne le tourisme au Saguenay–Lac-St-Jean, la clientèle touristique est très majoritairement québécoise, 91 % des voyages-personnes.

3610

Également, une bonne fraction des touristes proviennent des États américains ou des provinces canadiennes limitrophes au Québec. Ces touristes utilisent en grande majorité leur véhicule personnel pour venir dans la région et dans le cas des touristes d’outremer, ils arrivent bien souvent par autobus, donc par la 175.

3615

Retenons que l’automobile est le mode de transport utilisé pour venir dans la région par 94 % des touristes. Nous avons de plus observé que c’est par la route 175 que la plupart des gens arrivent dans la région.

3620

En ce qui concerne le transport des produits manufacturiers ou des biens de consommation, c’est essentiellement par camion qu’ils arrivent ou partent. Selon les études menées quant au choix du mode de transport en fonction de la distance à parcourir pour l’échange de marchandise, le transport routier est plus rentable pour les distances de moins de 750 kilomètres.

3625

À la lumière de ces informations, quelques constants intéressants peuvent être émis. D’abord, il ressort que le camionnage est et restera un mode de transport essentiel pour le transport des produits forestiers, des marchandises diverses, des denrées alimentaires et des produits manufacturiers. Nous voyons également que par le transport routier, la région reçoit surtout des denrées alimentaires, des produits chimiques et pétroliers, ainsi qu’elle exporte des produits forestiers et manufacturés.

3675

«... ainsi qu'une plus grande diversification de celle-ci.»

«En conclusion de ce mémoire...»

3680

(Lecture du mémoire)

«... stimuler l'attraction touristique du Saguenay–Lac-St-Jean.»

3685

Pour terminer, c'est sûr qu'une image vaut mille mots, on vous a placé sur la page couverture de notre mémoire, en fait on a un camion, un train routier avec une voiture qui est dans une zone à laquelle le dépassement est interdit, donc ça situe exactement qu'il y a du transport lourd, il y a des difficultés au niveau du dépassement et de la circulation automobile.

3690

Et en terminant, je tiendrais à préciser : chez nous, la famille chez nous, on est 10. Il y en a six à l'extérieur et, principalement durant l'hiver, les gens, lorsqu'on fait des réunions familiales, ont beaucoup de difficultés à traverser le parc.

3695

Lorsque j'étais président de la Fédération touristique régionale ici, de l'ATR, on avait fait faire des études et 88 % des touristes avaient peur de traverser le parc en hiver.

C'est sûr qu'une route à quatre voies divisées n'empêchera pas les averses de neige au niveau climatique, par contre elle va certainement réduire, sinon annuler complètement, les face à face, chose qui est le plus dangereux présentement, dans les gens avec qui on parle.

3700

Vous connaissez très bien la région, madame Girard, et puis moi, je peux vous dire une chose, que quand on va un peu partout, nous on est habitués de sortir ici, la région. On va à l'extérieur, on est habitués de le faire, le parc. Quand les Nordiques étaient là, on y allait régulièrement aller-retour, même durant les tempêtes, on le connaît, le parc, mais ça n'empêchait pas que le danger était là pareil, donc on était un peu plus téméraires que les gens qui viennent ici, principalement les touristes.

3705

Les touristes, ils ne veulent pas avoir de trouble quand ils viennent pour traverser une route. Ils veulent que ce soit un plaisir aussi de voyager. Ça fait que principalement dans ce domaine-là, c'est certain que quand la route est toujours sur un stress en attendant le dépassement d'un camion lourd ou de 2-3 camions lourds, ou d'une lignée de 10 à 12, et qu'en même temps la route peut être fermée à cause d'un accident, bien je pense que c'est assez inquiétant pour pouvoir priver cette région-là au niveau d'un apport touristique drôlement important.

3710

3715

Et présentement, on vit au niveau des richesses naturelles, au niveau du rapport Coulombe, une problématique majeure. On veut s'en aller vers la deuxième et troisième transformation du bois.

3720 On est dans une région où à laquelle on fournit 24 % de la matière ligneuse du Québec et on n'est pas capables d'avoir de bois pour la deuxième et troisième transformation, parce que c'est tout dans les usines présentement. Donc nos entreprises qui favorisent la deuxième et troisième transformation, sont obligées d'importer leur bois.

3725 Donc à ce moment-là, on fait aussi, là, un... autant d'exportation, mais aussi on est obligés de faire de l'importation pour développer cette région-là.

3730 Donc raison de plus pour que la route à quatre voies divisées arrive, là, très rapidement. Et je ne pensais jamais qu'un jour on serait obligés de venir devant les audiences publiques pour justifier la tenue de cette route-là, la venue de cette route-là, mais ça nous permet par contre, au niveau de tous les organismes que nous représentons et au niveau aussi de tous les gens, les lois sont faites pour être respectées, de pouvoir dire au moins pourquoi, nous, on souhaite avoir cette route-là, et pour ça, bien, on vous en remercie.

3735 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Je pense que vous avez bien compris l'exercice démocratique, la participation démocratique du BAPE.

3740 **M. RÉJEAN LAFOREST :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3745 J'aimerais... d'abord une première question. Dans les orientations de, effectivement, des entreprises ici, il y a plusieurs intervenants ce soir qui en ont parlé, de se tourner vers des entreprises de deuxième ou de troisième transformation.

3750 Vous avez soulevé toute la problématique d'approvisionnement actuellement en termes de matière ligneuse et donc, vous pensez éventuellement aller plus vers l'importation parce que les habitudes ici avec les entreprises qu'il y a eu depuis des années, c'est que tout était déjà transformé ici. Est-ce qu'on peut penser que ça peut avoir un impact important sur le transport de la matière ligneuse?

3755 **M. RÉJEAN LAFOREST :**

3760 Oui, je pense que ça va être de plus en plus important. Si on ne réussit pas à pouvoir aménager des CAAF, qu'on appelle, des contrats d'aménagement forestiers au niveau réservé pour la deuxième et troisième transformation. Moi je siège à la CRÉ aussi comme secrétaire-trésorier, on est en train de travailler ça avec les différents gouvernements pour pouvoir au moins s'accaparer des CAAF pour cette deuxième et troisième transformation.

3765

Ce n'est pas tout de dire qu'on coupe 20 % de la matière ligneuse dans une région, mais aussi... puis qu'on doit s'enligner vers la deuxième et troisième transformation, il faut rendre cette ressource-là disponible aussi dans le milieu.

3770

On a des gens à Dolbeau présentement qui sont en plein cœur de la MRC Maria-Chapdelaine et qui ne sont même pas capables de s'approvisionner en bois, ils sont obligés d'aller dans l'Europe de l'Est pour faire de la deuxième et troisième transformation parce que vous savez, ce n'est pas à vous que je vais apprendre ça, les usines qui valent 500 M \$ vont certainement s'approvisionner pour le copeau, pour faire de la pâte et papier, à la place de faire de la planche.

3775

Ça fait que c'est comme ça qui est la problématique. Pour eux, c'est presque des déchets, le bois, quand il n'est pas en copeaux.

LA PRÉSIDENTE :

3780

Et donc, les orientations seraient à l'effet qu'il pourrait y avoir une augmentation de transport de la matière ligneuse sur la 175?

M. RÉJEAN LAFOREST :

3785

Il y en a déjà à l'heure actuelle. Si vous prenez le mémoire qu'on a déposé, on parle au niveau de... annuellement, entre 5600 et 6000 transports routiers par année; en période estivale ça monte tout près de 10 à 12 000. Donc, on est certains que, avec un pourcentage que le ministère des Transports a identifié de l'augmentation de 16 %, on va être très près... qu'annuellement on va être près du... entre 12 et 15 000 transports par année.

3790

Et ça va aller en s'accroissant aussi parce que la région a démontré qu'elle avait un dynamisme et les entreprises présentement se sont prises en main et ont fait de la deuxième et troisième transformation autant au niveau du bois que de l'aluminium, et présentement il y a la diversification industrielle qui va faire une augmentation d'achalandage dans le parc des Laurentides, ça c'est certain.

3795

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Mes collègues auraient quelques questions. Monsieur Marquis?

3800

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

3805

Oui. Si je vais pratiquement à la fin de votre mémoire, ce n'est pas parce que les autres parties ne pourraient pas soulever des questions intéressantes, mais c'est surtout un domaine qui n'a pas été mentionné beaucoup par d'autres, c'est cette question de grande réserve, les ressources du Nord, que vous nous mentionnez, et je ne sais pas si vous pourriez nous donner un peu plus d'information sur, disons, comment ça s'est développé et où ça en est rendu, d'une

certaine façon, cette question de ressources du Nord et l'importance que ça a au niveau du transport pour la 175?

3810 **M. RÉJEAN LAFOREST :**

Dans le premier mémoire, à l'heure actuelle, O.K., que le maire, monsieur Jean Tremblay, avait déposé, a parlé, il y avait au moins au niveau du Nord, là, plusieurs... quatre cinquièmes de la province de Québec, là, on était dans le centre de ça. Ça fait que je peux vous dire que
3815 présentement il y a un développement tout près de trois milliards par année d'ici 2008 qui va être au niveau du Nord, ça fait qu'il va y avoir du transport qui va se faire à partir de la route du Nord que nous avons, qui va jusqu'à la Baie James présentement, et ce transport-là va être obligé de passer par la 175.

3820 Donc tous les... quand on parle de la maximisation – moi, je suis président du Comité des retombées de la maximisation de la Péribonka IV – et quand on parlait tout à l'heure de fractionnement de contrats, ce que ça fait, c'est que ça nous permet à nous, O.K., de pouvoir soumissionner via ces contrats-là qui sont fractionnés, et de plus en plus on va avoir ça.

3825 Donc on va avoir des transports qui vont se faire avec cette route du Nord là, mais aussi de l'exportation, on va prendre un peu plus la matière ligneuse aussi dans le Nord pour transporter, donc il va être obligé de s'en venir par la 175 pour pouvoir approvisionner le Québec.

3830 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Pourriez-vous nous décrire un peu plus le trajet? J'essaie de le visualiser, là, pour ce transport-là, c'est-à-dire que...

3835 **M. RÉJEAN LAFOREST :**

Oui.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

3840 ... c'est, je suppose, surtout de Montréal jusqu'à la Baie James? Et ça fonctionne comment, là, pour...?

M. RÉJEAN LAFOREST :

3845 C'est... en fait, c'est Chibougamau à Nemisco, O.K., il y a 212 kilomètres de route, dont il y a... qui est non pavée et présentement, bien, c'est un peu ce secteur-là qu'on parle, là, qui va être développé aussi au niveau, là, des barrages hydroélectriques.

3850 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

O.K. Donc, ce qui est transporté, c'est surtout du matériel...

M. RÉJEAN LAFOREST :

3855

C'est ça.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

3860

... qui est soit en vrac, lourd...

M. RÉJEAN LAFOREST :

C'est ça.

3865

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

... qui transite sur ces routes-là?

3870

M. RÉJEAN LAFOREST :

C'est ça. Il y a un potentiel de développement énorme au niveau de la matière ligneuse aussi dans le Grand Nord, là, puis là présentement, bien c'est sûr qu'avec le rapport Coulombe, peut-être que la limite nordique sera prolongée un peu plus loin, à ce moment-là on va pouvoir exploiter ça aussi. Merci.

3875

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Peut-être un peu dans le même sens. Vous parlez dans votre mémoire des questions de pivot, pivot intermodal. Donc, depuis le début des audiences, on parle beaucoup de pôle, le Saguenay comme étant un pôle économique, socioéconomique, quelle définition vous donnez à un pôle intermodal? Est-ce que vous pouvez nous expliquer un peu plus ce concept-là?

3880

M. RÉJEAN LAFOREST :

3885

On y a touché un petit peu tout à l'heure, là, il y a un intervenant qui y a touché en parlant qu'il y avait eu un essai, je pense que c'est dans le mémoire de la FTQ, le monsieur est venu parler qu'on avait fait...

3890

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui?

M. RÉJEAN LAFOREST :

3895

... un essai intermodal au niveau, là, du transporteur lourd qui était les trains et puis à ce moment-là de pouvoir transporter les conteneurs directement.

3900 Et quand on parle de la région comme ici, une région intermodale, c'est une région qu'on a aussi le train, on a l'avion, on a la voie maritime et on a aussi le transport routier. Donc à Saguenay, le Saguenay-Lac-Saint-Jean en fait, est une région qui est intermodale en elle-même.

3905 Par contre on a signalé aussi que, en haut de 750 kilomètres à franchir, c'est le camion et si on a 1500 kilomètres et plus, à ce moment-là on est mieux d'y aller par train. Donc c'est un peu dans ce sens-là qu'on voulait souligner que...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3910 Mais c'est un avantage en fait que vous nous soulevez pour la région, c'est ce que je comprends?

M. RÉJEAN LAFOREST :

3915 Oui, c'est un avantage pour la région.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

En plus de la question économique, c'est...

3920 **M. RÉJEAN LAFOREST :**

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3925 ... une question qui vient s'ajouter.

M. RÉJEAN LAFOREST :

3930 Oui. Bien qu'on aie une faiblesse au niveau aérien. On n'a pas de cargos qui viennent ici, là, mais...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3935 Mais pour le reste, pour ce qui est...

M. RÉJEAN LAFOREST :

3940 Pour le reste, il est là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... terrestre.

3945 **M. RÉJEAN LAFOREST :**

On a des ports en eau profonde, on a le train qui est disponible et on a les camions aussi, puis comme c'est bien souvent «juste à temps» qu'on travaille de plus en plus dans ce sens-là et que les distances sont de plus en plus courtes à couvrir, donc les entrepôts sont sur roues, à ce moment-là les routes deviennent encore privilégiées au train.

3950

Moi, je suis responsable aussi de la sauvegarde du train présentement et puis je peux vous dire une chose, là, que quand ça dépasse un peu 1500 kilomètres, là, ça je peux vous assurer que les gens vont par camion pour le temps de transport.

3955

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

3960 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Oui. Dans une de vos recommandations, vous mentionnez qu'avant la fin des travaux, il serait intéressant de développer un programme incitatif pour mettre en valeur les caractères de la région, les caractères significatifs de la région. Pouvez-vous nous en parler un peu?

3965

M. RÉJEAN LAFOREST :

Oui. Quand on parle au niveau touristique, dans ce domaine-là, moi, je suis allé un peu dans... j'ai fait le tour en fait du Canada, là, puis quand... lorsqu'au niveau touristique je m'intéressais grandement à ça, et il y a plusieurs endroits qu'il y a des routes panoramiques comme ça avec des lieux pour identifier les attraits touristiques des régions vers lesquelles on s'en va.

3970

Ça fait que nous, on pense qu'au niveau de L'Étape, au niveau des belvédères qu'on pourrait instaurer à ce moment-là, qu'il pourrait y avoir une information touristique qui pourrait se donner pour justement tous les touristes qui viennent par ici, qu'est-ce qu'il va y avoir à visiter ici dans la région.

3975

Ça fait que c'est un peu dans ce sens-là, là, qu'on voulait y aller, parce que cette route-là, à mon point de vue, comme ça a été soulevé par le préfet de la MRC Lac-Saint-Jean-Est, monsieur Claude Renaud, c'est certain qu'avec des belvédères et puis identifier ces points d'intérêt là, les gens vont venir de plus en plus visiter notre région et s'attarder dans cette route-là et, à ce moment-là, on va pouvoir avoir à la disposition des dispensaires pour les dépliants touristiques pour identifier justement les attraits que nous avons en région ici, de façon à les garder le plus longtemps possible dans notre région.

3985

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Merci.

3990

LA PRÉSIDENTE :

Juste pour compléter, est-ce qu'on doit comprendre, là, de ce que vous venez de dire, que vous considérez que, en fait, la 175, le chemin en soi pourrait devenir un produit d'appel pour la région aussi?

3995

M. RÉJEAN LAFOREST :

Je pense que ça serait certainement un produit facilitant pour venir voir nos produits d'appel, puis si en même temps que cette route-là devient un attrait, une route panoramique comme on a entre Jasper et le lac Louise, O.K., à laquelle il y a un hôtel qui est en plein centre de 400 chambres, on arrive là puis on visite les glaciers, on n'a peut-être pas au niveau des Rocheuses la même hauteur au niveau, là, du parc des Laurentides, mais je suis assuré que ça ne deviendra plus une contrainte de prendre le parc des Laurentides, mais ça va devenir une escapade de nature aventure.

4000

4005

Donc à ce moment-là, je suis assuré que les gens... ça va faire partie du voyage de traverser le parc et ça ne sera plus une contrainte.

4010

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Vous faisiez part tout à l'heure que vous avez déjà été président de l'ATR ou directeur de l'ATR, c'est ça?

4015

M. RÉJEAN LAFOREST :

Président de l'ATR, oui.

LA PRÉSIDENTE :

4020

Président. Est-ce que ce genre de projet-là a déjà été envisagé, a déjà été discuté?

M. RÉJEAN LAFOREST :

Oui, il a déjà été envisagé, même nous, on faisait des efforts pour rendre cette route-là panoramique en faisant les... vanter que cette route-là est panoramique, mais on n'avait pas de belvédères, rien d'installations à ce moment-là, et la plupart des gens disaient : «Ça nous prend une route à quatre voies divisées, elle est dangereuse.»

4025

4030 Ça fait que quand même qu'on essayait de publiciser la beauté de cette nature-là du parc
des Laurentides, on avait toujours en première page un accident qui venait d'arriver, ça fait qu'on
passait... ça regardait très très mal à ce moment-là, là, pour notre... de promouvoir le... mais
maintenant, avec une route à quatre voies divisées, c'est certain que ça va être beaucoup plus
facile de faire la promotion de cette route-là.

4035

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Peut-être une dernière question : les éléments que vous soulevez avec les chiffres
que vous apportez en termes de prospective, de développement, qui pourraient avoir une
4040 incidence sur le nombre de véhicules lourds ou en tout cas de... sur la 175 en regard du
développement de certains projets pour le Nord, est-ce que ce sont des chiffres que vous avez
retrouvés ou qui ont été... dans l'étude d'impact, par exemple, dans ce que le ministère des
Transports propose...

4045

M. RÉJEAN LAFOREST :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

4050

... c'est inclus, c'est ça?

M. RÉJEAN LAFOREST :

4055

C'est inclus.

LA PRÉSIDENTE :

4060

Ça ne se rajoute pas à ce que vous avez déjà constaté?

M. RÉJEAN LAFOREST :

Ça ne se rajoute pas, c'est avec exactitude et l'étude d'impact au niveau du ministère des
Transports.

4065

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Je vous remercie infiniment de votre participation.

4070

M. RÉJEAN LAFOREST :

C'est moi qui vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

4075

Alors nous allons appeler le dernier intervenant pour ce soir, bien patient parce que nous avons un petit retard de presque une demi-heure. Alors pour le groupe Alcan Métal primaire, monsieur Alexis Ségal. Bonsoir, monsieur Ségal. Bienvenue.

4080

M. ALEXIS SÉGAL :

Bonsoir, Mesdames et Messieurs les Commissaires. Alors je me présente d'abord, peut-être...

4085

LA PRÉSIDENTE :

Oui, allez-y.

4090

M. ALEXIS SÉGAL :

Mon nom, c'est Alexis Ségal, effectivement. Je suis directeur des affaires générales et des communications pour Alcan Métal primaire au Québec et aux États-Unis.

Notre mémoire est court et j'espère que ma présentation va l'être tout autant.

4095

Alors, essentiellement, le mémoire commence à présenter un peu Alcan. Alcan, c'est 8000 emplois au Québec dont 6000, près de 6000 au Saguenay–Lac-Saint-Jean où on a des racines très profondes depuis les années 20.

4100

On a aussi évidemment plusieurs usines de transformation réparties à travers le territoire du Québec et, en termes de transport, on a aussi de façon importante un port et un réseau ferroviaire en plus de lignes de transport hydroélectriques évidemment.

4105

Bon an, mal an, Alcan, on transporte environ 12 M de tonnes de marchandises au Québec, puis le maritime compte pour à peu près 4,5 M de tonnes; le ferroviaire compte pour 7,2 M de tonnes dont 1,6 M de tonnes transitent essentiellement vers l'extérieur du Saguenay. Il y a une bonne partie de la marchandise ferroviaire qui transite entre le port et nos installations au Saguenay–Lac-Saint-Jean, mais 1,6 M de tonnes est transité sur les marchés extérieurs.

4110

Ce qui fait qu'on a environ 600 000 tonnes qui sont transportées sur la route 175 essentiellement à la sortie, effectivement, je dirais 95 % de ces marchandises-là sont à la sortie, autrement dit, du Saguenay vers les marchés continentaux.

4115

LA PRÉSIDENTE :

Excusez-moi, sur quelle période?

M. ALEXIS SÉGAL :

4120 Par année, excusez-moi.

LA PRÉSIDENTE :

Par année.

4125

M. ALEXIS SÉGAL :

Ce que je viens de donner là, c'est par année.

4130

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. ALEXIS SÉGAL :

4135

J'aurais dû être plus précis. Bon an, mal an, les chiffres, là, sont une espèce de moyenne en fonction évidemment de ce qui fonctionne.

4140

Pourquoi on est ici? D'abord et avant tout, on l'explique assez clairement dans le mémoire, il y a un consensus et on vit dans cette région de façon très intense, je dirais, depuis quelques années, et on sent qu'il y a un consensus important régional autour de ce projet-là, et il ne peut pas être autrement pour Alcan de participer à ce consensus-là et de venir porter notre voix pour appuyer cette démarche et communiquer au BAPE le fait que l'entreprise appuie ce consensus-là.

4145

Et cet appui-là est articulé autour de deux arguments, si vous voulez, principaux. Le premier, c'est un argument de développement économique, et le deuxième, c'est un argument qui s'oriente autour de la santé, sécurité et de l'environnement qui sont une valeur d'Alcan.

4150

Alors essentiellement, en termes économiques, l'élargissement de la route à quatre voies de la 175 constitue une opportunité de renforcer la capacité économique de la région en lui assurant un meilleur accès aux grands marchés.

4155

L'éloignement constitue de toute évidence une des barrières que les entreprises de la région ont à surmonter pour être de plus en plus compétitives. Tout ce qui peut être fait pour rapprocher la région des marchés et pour attirer ainsi de nouvelles entreprises en augmentant leur compétitivité face à ces marchés-là doit être encouragé, et la route 175 est un des gestes dans ce sens-là.

4160

Alcan d'ailleurs, on essaie depuis quelques années de façon importante à contribuer à cette mutation industrielle que la région vit, que la région doit continuer à vivre vers des industries à plus grande valeur ajoutée.

4165 On a appuyé cette mutation industrielle avec notre bureau de diversification industrielle, on a participé à de nombreux développements d'entreprises. Le mémoire fait état de certains d'entre elles, et à chaque fois évidemment, l'accès aux marchés, de toute évidence, revient souvent comme un critère important et une barrière à surmonter, comparativement par exemple à nos concurrents qui sont localisés ailleurs.

4170 Je pourrais rapidement faire état par exemple de l'usine de pare-chocs qu'on a ouverte il y a déjà un mois et demi, deux mois, le marché, c'est le marché de Détroit. Et évidemment, c'est un défi de venir fabriquer des pare-chocs et de les livrer à Détroit alors que nos concurrents et même Alcan même, on produit des pare-chocs aussi dans la région de Détroit.

4175 Alors il faut que nos machineries soient plus efficaces, il faut qu'on automatise davantage pour être capables de réduire les coûts, il faut qu'on profite au maximum de la compétence de nos travailleurs et qu'on puisse réussir à mettre ça ensemble, mais le transport est un facteur important et une route 175, dans ce cadre-là en particulier, devient un facteur important, surtout pour des marchandises à haute valeur ajoutée comme ça où le coût de transport ferroviaire, qui est plus bas à la tonne/kilomètre, fait qu'avec le coût de l'inventaire sur la route, ton coût de transport ferroviaire devient plus élevé. Alors à ce moment-là, le transport routier devient une alternative et, je dirais, inéluctable.

4185 Donc, on appuie cette mutation et on fait des efforts importants dans ce sens-là, et c'est pour ça qu'on pense que c'est un... cette route 175 non seulement permet éventuellement de réduire les coûts, mais c'est aussi un message important aux investisseurs.

4190 La région est en compétition avec toutes les autres régions du monde et c'est important que la région se dote des outils compétitifs pour être capable de rivaliser avec toutes les régions du monde, et c'est un message qu'on envoie à tous les investisseurs de dire : « Ici, au Saguenay-Lac-Saint-Jean, on est branchés. »

4195 Une autoroute à quatre voies aussi pourrait nous permettre éventuellement de laisser passer les grands trains routiers, qui permettraient essentiellement d'augmenter la charge sur un convoi de... la charge et le fret de 63 600 kilos à 67 500 kilos, c'est un 4000 kilos ou un quatre tonnes dont le coût marginal est faible, et encore là ça permet aux entreprises de réussir à réduire les coûts de transport et d'augmenter leur compétitivité.

4200 Le deuxième point, c'est d'abord un point comme je vous l'ai dit de santé, sécurité. Pour Alcan, on a un programme qui s'appelle « Environnement santé sécurité en tête », c'est un de nos trois piliers de notre plan d'affaires, si vous voulez, et ce projet-là cadre avec ces préoccupations d'environnement, santé, sécurité.

4205 Une priorité importante, on accorde une priorité importante et accrue à l'environnement, la santé, la sécurité, que ce soit dans nos bureaux, dans nos usines ou dans les transports. Ça, ça exige que chacun d'entre nous, chez Alcan, on travaille, et partout où nous sommes, à la protection et à la promotion de l'environnement, mais aussi à la protection et à la promotion de la

santé et de la sécurité de nos employés et des communautés dans lesquelles nous sommes établis.

4210

Les communautés incluent aussi évidemment le nombre de sous-traitants qu'on a. Alcan, comme je vous l'ai dit tantôt, c'est 6000 employés directs au Saguenay–Lac-Saint-Jean, mais c'est autour de 10 à 12 000 emplois indirects en plus de ceux-là.

4215

On a compris aussi, en lisant attentivement l'étude d'impact, que le projet pourrait fournir l'occasion d'améliorer le bilan environnemental global de l'infrastructure. Ce n'est pas parce que tu élargis une voie qu'il faut nécessairement en augmenter l'empreinte environnementale, il y a suffisamment de propositions dans ce qu'on a vu, de mesures de mitigation, pour que l'empreinte globale sur l'environnement de ce tracé-là pourrait être similaire ou même éventuellement réduite si on fait les choses bien.

4220

Une autre chose aussi à ce niveau-là, au-delà de ça qu'on se permet d'indiquer à la commission, c'est qu'on a certaines préoccupations au moment de la construction, et on aimerait s'assurer d'assurer d'abord et avant tout la sécurité des passagers. Et comme on l'a dit, on a parlé de marchandises beaucoup, mais tous nos employés, nos fournisseurs et leurs amis, leurs familles, c'est beaucoup de monde quand tu additionnes tout ça, et c'est des gens en qui il faut prendre soin.

4225

Moi, je voyage au Saguenay presque à toutes les semaines et je travaille un peu partout au Québec et un peu aux États-Unis aussi, le seul endroit où ma femme me demande d'appeler quand j'ai fait le voyage, c'est quand je viens ici, juste pour dire que je suis arrivé, alors c'est significatif pour moi.

4230

Aussi, maintenir la fluidité de la circulation en tout temps. Évidemment, la construction, il y a des mesures qui sont maintenant assez bien connues au ministère des Transports pour être capable d'assurer une bonne fluidité de la circulation, même quand tu procèdes à des constructions.

4235

Et troisièmement, essayer de limiter les ralentissements excessifs qui pourraient faire que la traversée, au lieu de prendre deux heures et demie ou deux heures et trois quarts, prendrait trois heures, trois heures et demie, ça c'est quelque chose qui est reflété essentiellement sur les coûts de transport.

4240

Alors en conclusion, comme je l'ai dit au tout début, on appuie ce projet qui va contribuer à la durabilité. La durabilité d'une région, ça repose aussi sur sa capacité à voir l'avenir, à se projeter dans l'avenir de façon positive, et cette route-là fait partie d'une position de développement durable à laquelle Alcan adhère à 100 %.

4245

Voilà, j'avais dit que ce serait court, je pense que j'ai été correct.

4250

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Ségal.

4255 J'aimerais savoir, pour le groupe Alcan, quel est le handicap actuel de la route telle qu'elle est? Est-ce qu'il y en a un?

M. ALEXIS SÉGAL :

4260 Bien, le premier handicap, c'est un risque de sécurité.

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

4265

M. ALEXIS SÉGAL :

4270 Nos politiques de sécurité, on fait énormément d'efforts, on a réduit en plusieurs de nos installations le taux d'accidents en deçà de trois ou quatre fois. Aujourd'hui, quand tu regardes les taux de la CSST, c'est moins dangereux de travailler dans une salle de cuves que dans un entrepôt, par exemple. Alors on a réussi, grâce au travail avec nos syndicats, avec nos employés, la conscientisation de tout le monde, de faire de nos environnements de travail des environnements sécuritaires, c'est donc quelque chose d'important pour nous et ça fait partie de notre politique globale, et on veut s'assurer que nos transporteurs, nos fournisseurs, soient capables aussi de faire le travail de façon sécuritaire. Donc il y a cet élément-là.

4275

L'autre élément, évidemment, c'est au niveau des coûts, comme je l'ai dit, pour l'entreprise elle-même, et l'idée ici, ce n'est pas de dire que ça va permettre de prendre des marchandises qui sont sur le chemin de fer et de les mettre sur la route, je ne pense pas.

4280

4285 Nos volumes d'affaires permettent d'avoir un service ferroviaire qui est compétitif, puis on est un des gros clients entre autres du CN, ce qui fait qu'on est capables de négocier des taux qui sont pas mal, disons, compétitifs, là, je vais me contenter de dire ça pour ne pas aller trop loin, mais quand tu dessers des régions et que tu n'as pas de contrainte de temps ou de valeur importante de la marchandise, le ferroviaire reste une option qu'on va toujours privilégier comme le maritime d'ailleurs, dans la mesure du possible, pour les mêmes raisons.

4290 Puis le troisième point, c'est un point de développement économique global. Alcan, et ça fait depuis le début des années 80 qu'on l'a mentionné à la région, la transformation, la fabrication d'aluminium primaire génère de moins en moins d'emplois. Pas nécessairement de moins en moins d'impact économique, parce que, je dirais, les *spin-off* ou l'activité, les retombées, sont toujours aussi importantes, et d'emplois directs, évidemment, à cause de la technologie qu'on doit introduire dans nos usines au fur et à mesure que la compétition mondiale se déploie, ça fait qu'alors on investit beaucoup dans la mutation industrielle, on croit qu'il y a des pistes.

4295

4300 La région a des atouts importants pour s'établir là-dedans, dont entre autres un immense réseau de recherche et de développement. Alcan, par exemple, on a 200 chercheurs et techniciens ici à notre centre de recherche d'Arvida, à notre connaissance c'est le plus grand centre de recherche au Canada qui n'est pas situé dans un des grands centres urbains.

4305 Alors c'est une capacité que la région a, sans compter des choses comme le CTA, le CQADA, Transair, il y a une capacité d'innovation et de recherche dans la région, capacité dont les entreprises manufacturières, les PME en émergence, peuvent profiter et ça, on se rend compte que quand tu es dans le métal primaire, le train peut faire une bonne partie de la job, mais quand tu es dans les produits à valeur ajoutée et que tes marchés sont plus courts – Toronto, Boston, Montréal – et que la valeur de la marchandise que tu transportes est élevée, bien le train devient à ce moment-là une option moins intéressante et la route devient à toutes fins pratiques l'outil pour ces entreprises-là.

4310 Donc, pour conclure sur ce troisième point, la mutation industrielle que la région doit prendre et qu'elle prend d'ailleurs quand tu regardes les chiffres, c'est assez clair que les succès sont là et s'empilent les uns sur les autres. Cette mutation-là a besoin d'être connectée avec le meilleur réseau de transport routier possible sur les marchés continentaux.

4315 **LA PRÉSIDENTE :**

Mon collègue...

4320 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Question de précision : quand on parle de 600 000 tonnes par année, on parle de combien de camions annuellement?

4325 **M. ALEXIS SÉGAL :**

Selon...

4330 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Selon le type de marchandise...

M. ALEXIS SÉGAL :

4335 Oui, c'est ça.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... mais en général, disons en...?

4340 **M. ALEXIS SÉGAL :**

4345 En général, je dirais qu'on essaie de plus en plus d'utiliser ce qu'on appelle les trains B, là, les trains routiers de petit gabarit, là, qui transportent autour de 40-45 tonnes par voyage, sinon les autres c'est plus autour de 35 en fonction des limites aussi d'hiver, là. Alors ça fait... si vous faites un ratio autour de 40, 35-40, vous avez le nombre de camions.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4350 Camions par année?

M. ALEXIS SÉGAL :

4355 À peu près, oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4360 O.K. Puis ce genre... ce type de camions-là, bon en fait, que vous utilisez, c'est... bon, habituellement, c'est-tu des camions de route qui est un train routier ou c'est... ce que vous éventuellement voulez faire? C'est quoi qu'actuellement que vous utilisez le plus? C'est des trains... des camions standards ou...?

M. ALEXIS SÉGAL :

4365 Actuellement on essaie surtout d'optimiser l'utilisation des...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4370 Des trains routiers?

M. ALEXIS SÉGAL :

4375 ... trains routiers, les B, les...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4380 Puis avec la voie élargie, donc c'est quelque chose qui va favoriser justement ce type de transport-là?

M. ALEXIS SÉGAL :

Avec la voie élargie, ça pourrait être les grands trains routiers.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4385 À ce moment-là?

M. ALEXIS SÉGAL :

4390 Un peu plus grands, donc plus de tonnage. On utilise aussi les fardiers normaux parce que parfois on transporte des lingots qui, à cause de la longueur, nécessitent des camions... des vans, comme on dit, classiques.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4395 Puis il n'y a pas non plus l'intention d'Alcan de transférer, comme on a dit tantôt, des transports quand ils sont ferroviaires ou maritimes sur... qu'il y ait des transferts, par exemple, qui se fassent en termes de... qu'il n'y ait plus de camions éventuellement sur la route?

4400 **M. ALEXIS SÉGAL :**

Écoutez, malheureusement, chez Alcan on ne lit pas l'avenir, là, mais une des choses qui est sûre, c'est que dans le contexte actuel, hein, si on regarde, là, comment ça se passe, les coûts, la compétition entre les dessertes et le type de produit, on ne voit pas de transfert majeur qui pourrait être fait d'un mode de transport à l'autre.

4405 Il n'y a pas d'indication que les coûts évités par un 15 minutes de gain par exemple sur la route ou par un 4000 kilos permettraient de façon très sensible de faire que le 1,6 M de tonnes qui sort par train deviendrait tout d'un coup 1 M de tonnes et... alors, il n'y a pas d'indication claire maintenant.

4410 On entend parler d'une grève au CN potentielle dans les prochains jours, c'est sûr que nos plans de contingence incluent une augmentation de transport par camion momentanée, là, c'est bien évident.

4415 Alors c'est pour ça que, en toute connaissance de cause, dans le contexte actuel, la réponse pourrait être non.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4420 O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

4425 Donc si on comprend, pour des intérêts de l'entreprise en regard des aménagements éventuels de ce projet-là, c'est plus en termes de... ce que je comprends bien, en termes de configuration géométrique de cette route-là qui permettrait un autre type de transport, c'est-à-dire à la fois le train routier de façon plus importante à cause des courbes, des angles, et aussi permettrait une meilleure assurance ou de fluidité pour par exemple le «juste en temps»?

4430 **M. ALEXIS SÉGAL :**

Oui.

4435 **LA PRÉSIDENTE :**

Pas de plus petits...

4440 **M. ALEXIS SÉGAL :**

Bien, pour des activités en propre d'Alcan Métal primaire effectivement...

LA PRÉSIDENTE :

4445 Oui?

M. ALEXIS SÉGAL :

4450 ... c'est essentiellement l'usage... le temps de livraison et l'usage plus régulier de camions de plus grande envergure qui permettraient de réduire les coûts...

LA PRÉSIDENTE :

4455 De plus grande envergure.

M. ALEXIS SÉGAL :

4460 ... mais pour la partie d'Alcan dans laquelle on est impliqués de façon très active, de tout...

LA PRÉSIDENTE :

La deuxième et troisième transformation?

4465 **M. ALEXIS SÉGAL :**

... la deuxième et troisième transformation, bien là c'est un critère d'accès aux marchés pour lesquels le train ne présente pas de solutions à court terme, là, viables.

4470 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Est-ce que... -- oui?

4475 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Un petit point qu'en fait j'aimerais comprendre, c'est que, concernant encore une fois le transport, vous nous dites : «Une autoroute à quatre voies pourrait permettre aux grands trains routiers de se rendre au Saguenay en dehors de la période d'hiver.»

4480 **M. ALEXIS SÉGAL :**

Oui.

4485 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Pourquoi?

M. ALEXIS SÉGAL :

4490 À ma connaissance... bon, actuellement, on a des droits dans le parc à des trains routiers de type B qui sont des petits trains routiers. Les grands trains routiers – et les gens de Transports Québec pourraient peut-être mieux vous informer que moi – les grands trains routiers sont permis seulement sur les autoroutes à quatre voies et ils n'ont pas le droit de rouler plus que, je pense, c'est deux kilomètres entre le point de chargement et l'autoroute à quatre voies,
4495 mais de toute façon, les grands trains routiers ne sont pas permis en hiver, même sur l'autoroute entre Montréal et Toronto, par exemple.

Alors, donc ça permettrait éventuellement des grands trains routiers, c'est pour ça que la phrase n'était pas très claire, là, mais c'est ça que ça veut dire.

4500

LA PRÉSIDENTE :

Alors je vous remercie, monsieur Ségal.

4505 **M. ALEXIS SÉGAL :**

Ça me fait plaisir, merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

4510

Alors je remercie tout le monde de leur présence et tout ça. Nous allons donc terminer la séance pour ce soir et reprendre demain après-midi à 13 h 30 au même endroit. Alors merci bien.

4515

23 h 26 – FIN DE LA SÉANCE

4520

Je, soussignée, LINE PERREAULT, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques, le tout conforme à la loi.

Line Perreault, s.o.