

Séance de l'après-midi du 23 septembre 2020

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

ÉTAIENT PRÉSENTS : **M. DENIS BERGERON, président**
M. LAURENT PILOTTO, commissaire

**PROJET DE CONSTRUCTION D'UN COMPLEXE
DE LIQUÉFACTION DE GAZ NATUREL À SAGUENAY**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 4

Séance tenue le 23 septembre 2020 à 13 h
Hôtel Le Montagnais
1080, boulevard Talbot
Saguenay

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 23 SEPTEMBRE 2020

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

PÉRIODE DE QUESTIONS :

M. Joseph Simard	4
Mme Annick Lachance-Gravel	10
M. Marco Bondu	18
M. Patrick Bonin	23
Mme Marion Toucas	47
Mme Audrey Bédard	54
Mme Alexandra Duppéré	58
M. Adrien Guibert-Barthez	67
M. Pierre Charbonneau	68
Mme Alice-Anne Simard	77
Mme Alexandra Bouchard	82
M. Louis Couillard	87
M. Pierre Laroche	89
Mme Louise Paradis	93
Mme Rébecca Pétrin	99
Mme Anne-Céline Guyon	102
MOT DE LA FIN	116

AJOURNEMENT

SÉANCE DU 23 SEPTEMBRE 2020
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DU PRÉSIDENT

5 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'inviterais les gens à prendre place s'il vous plaît, la commission va débiter ses travaux.

10 Alors, Mesdames et Messieurs, bonjour. Bienvenus à cette séance de l'audience publique sur le *Projet de construction d'un complexe de liquéfaction de gaz naturel à Saguenay par GNL Québec*. Le registre est maintenant ouvert et vous pouvez vous y inscrire pur venir soumettre vos questions à la commission, ici en salle ou en ligne, sur notre site Web ou par téléphone au numéro de téléphone 1-800-463-4732 poste 6.

15 Je vous rappelle qu'une seule question par intervention est permise afin de permettre au plus grand nombre de personnes d'intervenir.

20 Si le temps le permet, une réinscription sera possible en fonction du nombre maximal de personnes pouvant intervenir à chaque séance, et les personnes seront appelées selon l'ordre d'inscription au registre à raison de trois participants en salle pour un participant en ligne.

25 La commission ajustera ses règles selon l'affluence et le nombre d'inscriptions. Les inscriptions se feront donc séance par séance. Si vous n'avez pu intervenir lors d'une séance, vous pourrez vous réinscrire à nouveau au registre à la séance suivante.

30 Je vous rappelle également que si vous le souhaitez, il vous est également possible de faire parvenir vos questions par écrit, et ce jusqu'à la fin des séances de la première partie des audiences. Un formulaire est disponible à cet effet dans le site Web du BAPE et la commission en prendra connaissance et les intégrera à ses propres questionnements au besoin.

35 Alors, consignes importantes. Je vous demanderais également votre collaboration afin de mettre en mode sourdine vos cellulaires et autres appareils électroniques afin de ne pas perturber les échanges lors des séances et je vous en remercie.

Autre sujet également important, afin de respecter les normes sanitaires en vigueur, un nombre maximal de personnes est possible en salle. Ce nombre inclut les membres de la commission ainsi que l'équipe de l'initiateur, les personnes-ressources et les médias. Le port du couvre-visage est obligatoire et les mesures de distanciation sociale doivent être impérativement

40 respectées. À la demande de la commission, du personnel a été spécifiquement assigné pour
assurer le respect de ces règles et nous vous demandons donc votre collaboration pour respecter
ces consignes, il y va de la santé de tous.

45 Avant de laisser la parole aux participants, je souhaiterais confirmer le dépôt de nouveaux
documents. Alors, pour l'initiateur?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

50 Oui. Monsieur le président, merci. Donc, à la suite de la séance du 22 septembre 2020 en
soirée, nous avons déposé les documents suivants : les capsules PowerPoint et les cartes qui ont
été présentées. Donc, 8.5 répartition des postes en opération, 11.2 navire-citerne, 11.9 risques
maritimes, 11.5.1 bruits subaquatiques et la carte 6A de l'étude d'impact environnemental sur la
simulation des pressions sonores des navires de GNL.

55 Autres documents : réponse de l'entreprise Gazoduc sur la responsabilité en cas d'accident
ou d'incident lors du transport du gaz naturel dans la conduite souterraine, une réponse de GNL
Québec sur la différence de consommation énergétique entre une usine de liquéfaction de gaz
naturel typique alimenté au gaz naturel et une usine alimentée à l'hydroélectricité. C'est une
question qui avait été soumise à la commission le 21 septembre en soirée.

60 Complément d'information sur la question : « *Quelle est la moyenne de consommation de
l'usine en kilowattheure?* » Donc, la réponse est de 4 milliards 78 millions kilowattheures.

65 À la question : « *Quel est le besoin annuel en gaz naturel en mètre cube?* » Le besoin
annuel en gaz naturel pour l'usine est de 1.55 Bcf par jour à un taux d'utilisation de 96 %. Donc,
l'équivalent d'un 15.3 G de mètres cubes par jour.

70 À la question : « *Quels sont les organismes pour l'homologation des terminaux étrangers?* »
Notre réponse : les sociétés de contrôle de conformité des terminaux de regazéification listées
dans les contrats de GNL Québec sont DNV, Bureau Veritas et Lloyd's Register.

75 À la question : « *Est-ce possible de vérifier si le dossier de GNL Québec sur le processus
TERMPOL peut être déposé à la commission?* » Donc, nous avons communiqué avec le
président du comité et sommes en attente d'un retour. Ce sont les documents déposés
aujourd'hui. Merci.

80 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Madame Fortin. Le MFFP?

85 **Mme SOPHIE HARDY :**

Les documents sont en préparation. Ils devraient être déposés cet après-midi.

LE PRÉSIDENT :

90 Merci beaucoup. Est-ce qu'il y avait d'autres personnes qui avaient des documents à déposer? Alors, je vous remercie.

95 Alors, je vous rappelle que si vous avez l'intention de soumettre un mémoire à la commission, je vous invite à en faire part à notre coordonnatrice, madame Geneviève Grenier, qui est à l'accueil. Et je vous signale également que vous pouvez utiliser le formulaire qui est présentement disponible sur le site Web du BAPE pour vous y inscrire.

100 Avant d'appeler le premier intervenant, je tiens à vous rappeler les règles de procédure en audience publique. Je vous demande d'éviter tout préambule à vos questions.

Une question par intervention est permise, et ce sans sous-question. Si le temps le permet, vous pourrez vous réinscrire au registre.

105 Toutes les questions et réponses sont directement soumises au président de la commission.

Aucune manifestation, remarques désobligeantes, propos diffamatoires ou attitude méprisante ne seront tolérées dans la salle, et ce afin d'assurer un débat serein et respectueux.

110 La commission a décidé d'orienter ses travaux, la séance aujourd'hui qui est de transport maritime. On avait déjà débuté les discussions sur ce thème en séance hier soir. Alors, nous continuons cet après-midi pour compléter le sujet.

115 Alors, cette liste des thèmes est non exclusive et établie de façon assignée des bonnes ressources au bon moment pour répondre du mieux possible aux questions du public et de la commission.

120 Si d'autres thèmes devaient être abordés, la commission les traitera en fonction de la disponibilité des ressources et du temps imparti.

Alors, je vous remercie de votre collaboration. J'inviterais maintenant notre premier intervenant, monsieur Joseph Simard.

125 **PÉRIODE DE QUESTIONS**

130 **M. JOSEPH SIMARD**

LE PRÉSIDENT :

135 Bonjour, Monsieur Simard.

M. JOSEPH SIMARD :

140 Bonjour à vous. Merci de nous donner la parole. Donc, mon nom est Joseph Simard, je suis propriétaire de Tours Adventure Fjord et Monde. Opérateur de visites guidées sur le Fjord et guide professionnel dans le domaine touristique depuis près de 15 ans.

145 Ma question porte sur le trafic maritime versus les impacts sur les bélugas. En sachant que les traversiers entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac font en moyenne, en haute saison et en basse saison 113 traversées à tous les jours, plus de 40 000 traversées annuelles. En sachant aussi que le secteur entre Les Escoumins et Tadoussac est l'endroit privilégié pour l'observation des mammifères marins et que cela amène de 100 bateaux moteurs par jour en période touristique, 10 000 par année.

150 Ne croyez-vous pas que cette fréquentation de 50 000 bateaux à moteur par année qui croisent les bélugas dans un secteur névralgique pour l'alimentation des mammifères marins est plus dommageable que les 200 navires de GNL? Et est-ce que vous avez une étude ou des calculs afin de relativiser les impacts sonores et de collision de GNL versus le trafic global dans le secteur concerné?

155

LE PRÉSIDENT :

160 Alors, merci pour votre question. D'abord, laisser à l'initiateur du projet, madame Fortin. D'ailleurs, c'est un sujet qu'on avait abordé hier et je tiens à vous préciser également que nous sommes en discussion avec Pêches et Océans Canada afin de prévoir une séance spéciale sur les responsabilités de Pêches et Océans Canada en regard de l'habitat du béluga.

165 Cette séance serait prévue en matinée vendredi. Nous sommes encore en discussion avec les gens de Pêches et Océans Canada afin de s'assurer de leur présence. Alors, tout en sollicitant votre compréhension quant aux informations qu'on pourrait vous fournir là-dessus, bien on va essayer autant que possible de suppléer à l'absence de Pêches et Océans Canada dans cette séance quitte à ce que nous les interpellions sur les sujets que les gens vont nous soulever, en
170 séance vendredi.

 Alors, je cède la parole à madame Fortin.

Mme STÉPHANIE FORTIN :

175 Merci, Monsieur le président. Donc, pour répondre à la question de monsieur Simard. Nous, en ce qui nous concerne les navires de GNL Québec c'est un nombre entre 150 et 200 navires qui fréquenteraient les installations d'Énergie Saguenay.

180 Maintenant, nous avons effectué une analyse de bruit subaquatique avec, en fait, une analyse d'impact conjoint, pas conjoint, mais qui considère tous les autres projets industriels en développement actuellement. Ces résultats-là ont été présentés hier.

 Avec l'augmentation du trafic qui serait appréhendé dans le fond avec l'augmentation des
185 projets en développement actuellement, la conclusion de l'analyse qui a été déposée dans l'étude d'impact conclue que le Saguenay demeurerait annuellement exempt de bruit de navires marchands 95,5 % du temps lorsque les bélugas sont présents.

190 Maintenant, cela étant dit, même si d'un point de vue technique notre étude d'impact arrive à cette conclusion, nous comme promoteur, on considère quand même l'incertitude scientifique relative justement par rapport au déclin de la population du béluga du Saint-Laurent.

 C'est pourquoi on s'est doté d'une Charte d'engagements des mammifères marins justement pour s'assurer de bien intégrer les axes qui ont été mis dans le plan de rétablissement,

195 justement qui a été déposée par MPO, et pour s'assurer que dans le futur, d'être en mesure d'adapter nos pratiques justement pour considérer l'évolution scientifique qui sera déposée.

Donc, c'est ce que je pourrais répondre.

200 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, pour compléter l'information, je céderais la parole au représentant de Parcs Canada.

205 **M. PIERRE BEAUFILS :**

Oui. Bonjour. Pierre Beaufils, gestionnaire en conservation Parcs Canada pour le Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent. Donc, au parc marin du Saguenay-Saint-Laurent on met en place diverses mesures pour réduire justement l'impact de la navigation sur les mammifères marins puis dans ce cas-là les bélugas.

210 Une des mesures qui a été mise en place en 2002, c'est un règlement sur les activités qui encadrent les activités en mer dans le parc marin du Saguenay-Saint-Laurent. Donc, dans ce cas-là, on parle de distance et de vitesse.

215 Au niveau des distances, on demande un 400 mètres obligatoire pour rester loin des bélugas. Donc, ça s'applique à toute la navigation excepté la navigation commerciale, parce qu'eux ils sont dans la voie maritime bien entendu. Puis on demande également entre 400 mètres et 926 mètres de maintenir une vitesse entre 5 et 10 nœuds et de garder un cap. Donc, de s'éloigner des animaux pour réduire l'impact du bruit.

220 On a mis en place différentes mesures également pour réduire le nombre d'activités dans le parc marin, dont un système de permis. Puis on a mis en place des mesures, des zones d'interdiction. Hier, je l'ai présentée, la baie Sainte-Marguerite qui est un endroit très important pour le rétablissement du béluga, on a interdit l'accès à la Baie Sainte-Marguerite durant l'été, c'est-à-dire durant la période où les bélugas vont se retrouver là. Femelles et veaux inclus.

225 On a depuis 2019, en fait depuis l'an dernier on a interdit les croisières aux baleines dans l'ensemble de l'estuaire moyen. Ça représente 44 % du parc marin du Saguenay-Saint-Laurent. Puis encore une fois, c'est un secteur où on retrouve des femelles et des veaux.

230 Puis on a également des mesures volontaires avec la corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent, monsieur Plourde ici qui est le président. On demande à la marine marchande de circuler au nord de l'île Rouge, c'est-à-dire d'éviter le sud.

235 Malheureusement, je n'ai pas la carte avec moi, mais en fait, c'est qu'il y a la voie maritime et on peut contourner, bien, on peut contourner, on peut circuler soit par le Nord ou le Sud de l'île Rouge, mais l'île Rouge c'est comme un banc de sable.

240 Donc, ça va faire un écran sonore pour les populations de bélugas qui se retrouvent au sud, c'est-à-dire la région de Cacouna, Rivière-du-Loup. Puis encore une fois, c'est une région où on retrouve les femelles, les veaux, souvent on dit la pouponnière à bélugas. Ça fait qu'en circulant au nord de l'île Rouge on réduit l'impact du bruit sur les bélugas. Merci.

LE PRÉSIDENT :

245 Merci beaucoup. Alors, comme le sujet a été abordé hier, on a eu une présentation également des représentants du ministère des Forêts, de la Faune et Parcs sur une étude qui est en cours justement pour les impacts cumulatifs. Alors, j'offrirais la parole au représentant du MFFP, quitte à faire un genre de résumé de la présentation qui nous a été faite hier pour ce qui est de l'étude qui est en cours, pour ce qui est des aspects cumulatifs.

Mme SOPHIE HARDY :

255 Bien, plutôt qu'un résumé, je ne sais pas si notre collaborateur, monsieur Chion, pourrait peut-être ajouter des éléments supplémentaires par rapport à ça, par rapport au bruit spécifiquement sur les bélugas. On a parlé hier beaucoup de l'étude en tant que telle, mais il y a quand même une analyse de données qui n'a pas été présentée puis qui est en cours.

LE PRÉSIDENT :

260 Alors, si ça peut enrichir la réflexion de la commission ainsi que des citoyens. Alors, bonjour, Monsieur Chion.

M. CLÉMENT CHION :

265 Bonjour. Oui, effectivement je pourrais faire un petit résumé de ce que...

LE PRÉSIDENT :

270 Vous vous rapprochez du micro, s'il vous plaît, pour qu'on puisse bien comprendre votre propos.

M. CLÉMENT CHION :

275

...un petit résumé de ce que j'ai mentionné hier sur notre programme de recherche. Effectivement, on s'intéresse à toutes les composantes de la navigation. Donc, que ce soit des traversiers de la marine marchande, des navires de croisière, des excursions aux baleines ou bien des plaisanciers. On a un projet de doctorat qui vient de débiter sur spécifiquement la plaisance, dans l'habitat du béluga.

280

Donc, toutes ces questions à savoir qui fait le plus de bruit, qui a le plus d'impact. C'est un des objectifs de notre programme de recherche d'arriver à ce genre d'information et de stimuler donc des efforts pour réduire ces impacts-là. Parce qu'il faut savoir que différents types de bateau, qu'on parle d'un navire de 300 mètres de long ou un petit bateau de plaisance qui va rester autour d'un béluga, ce sont deux types d'impacts qui sont complètement différents.

285

Si on regarde simplement la question du bruit, on sait que les grands navires ont 99% de l'énergie acoustique qui est diffusée dans les basses fréquences. Alors que pour les petits bateaux, on est beaucoup plus dans les moyennes des hautes fréquences.

290

Et évidemment, pour ce qui est du béluga spécifiquement, ces gammes de fréquence là sont associées à des fonctions écologiques différentes. Donc, les impacts sont nécessairement différents. Donc, difficile de dire qui fait le plus de bruit ou qui a le plus d'impacts.

295

C'est une question qui est un petit peu plus délicate que ce qu'on voudrait peut-être avoir comme réponse aujourd'hui.

M. JOSEPH SIMARD :

300

La question portait sur les impacts de 50 000 bateaux moteurs versus 200. S'il y avait une étude de faite entre ça. C'est un peu ça, puis je comprends très bien. Mais il reste quand même que 50 000 bateaux qui se promènent dans des lieux, puis hier vous disiez qu'il y avait des impacts au point de vue du comportement. Donc, 10 000 bateaux de croisière qui se promènent alentour des bélugas dans le secteur où ils s'alimentent, où la remontée des eaux froides, où les mammifères s'alimentent, il y a aussi un impact au point de vue comportement. Donc, mon questionnement c'est...

305

LE PRÉSIDENT :

310

Merci de votre précision. Merci de votre précision, Monsieur Simard.

M. JOSEPH SIMARD :

315 ...des 150 navires ou 200 navires versus les 50 000 autres navires, n'est-ce pas peut-être un combat idéologique?

LE PRÉSIDENT :

320 Alors, merci de votre précision, Monsieur Simard. On va laisser les gens nous répondre.

M. CLÉMENT CHION :

325 Non. Ce n'est pas du tout un débat idéologique. Je pense qu'il faut arrêter de poser les différentes composantes. Depuis le début de nos travaux nous en 2006, on affirme haut et fort qu'il faut travailler sur l'ensemble des composantes de navigation puisque les impacts ne sont pas les mêmes. Comme je l'ai dit hier, un navire qui fait jusqu'à 200 décibels de bruit à la source à comparer d'un petit bateau qui en fait 150, on n'est pas du tout dans les mêmes ordres de grandeur. Donc, on n'est pas dans les mêmes ordres d'impacts. Donc non, ce n'est pas un débat
330 idéologique.

M. JOSEPH SIMARD :

335 ...le comportement?

LE PRÉSIDENT :

340 Excusez-moi, Monsieur Simard, ce n'est pas un débat contradictoire. On est en commission. Alors, chacun a son droit de parole. On laisse la réponse puis éventuellement si vous voulez poser d'autres questions vous devrez vous réinscrire.

Alors, Monsieur Chion, complément d'information?

M. CLÉMENT CHION :

345 Oui, c'est ça. Pour la question de comportement effectivement, il n'est pas possible aujourd'hui avec l'état des connaissances actuelles de conclure hors de tout doute sur qui fait le plus de bruit et qui fait le plus de dommage.

350

LE PRÉSIDENT :

355 Alors, merci de la réponse. Monsieur Simard, je vous inviterais peut-être à venir nous voir en deuxième partie.

M. JOSEPH SIMARD :

360 Oui. Merci.

LE PRÉSIDENT :

365 Vous semblez avoir une idée assez précise. Alors, on vous attend en deuxième partie. Merci beaucoup.

Mme ANNICK LACHANCE-GRAVEL

370

LE PRÉSIDENT :

375 Alors, j'inviterais maintenant Annick Lachance-Gravel, s'il vous plaît. Oui, on aurait un complément d'information de la part de Parcs Canada? Est-ce que vous pourriez approcher votre micro qu'on puisse bien vous comprendre, s'il vous plaît.

M. PIERRE BEAUFILS :

380 Merci, Monsieur le président. Donc, pour compléter l'information pour monsieur Simard. À Parcs Canada on travaille avec tous les usagers. Donc, on ne distingue pas nécessairement la menace selon l'utilisateur. Nous, dans nos mesures puis il faut que ça soit clair pour les gens, ce n'est pas des mesures qu'on met en réponse à des projets. C'est des mesures qu'on met en réponse pour réduire l'impact du bruit sur, dans ce cas-là sur les mammifères marins et les bélugas.

385

Puis c'est une préoccupation peu importe c'est quoi la source du bruit. Pour nous ça reste une préoccupation sur les comportements et également le rétablissement de la population.

390

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci pour le complément d'information. Alors, Madame Lachance-Gravel.

395

Mme ANNICK LACHANCE-GRAVEL :

Oui. Bonjour. Donc, je m'appelle Annick Lachance-Gravel. Donc, je suis co-porte-parole de la page Facebook GNL Sag-Lac, donc qui compte plus de 37 membres en faveur du projet.

400

Donc, vous avez parlé tantôt dans votre réponse précédente à propos de la Charte pour les bélugas. Donc, je voudrais savoir, pouvez-vous nous expliquer c'est quoi exactement la Charte du béluga? Donc, effectivement que nous sommes en faveur, mais aussi on veut être sûr qu'on met tout en place puis qu'on essaie aussi de protéger les bélugas.

405

LE PRÉSIDENT :

Alors, Madame Fortin?

410

Mme STÉPHANIE FORTIN :

415

Oui. Merci, Monsieur le président. Donc, pour répondre à la question de madame Lachance-Gravel. Tel que je le mentionnais un petit peu plus tôt, on est conscient que les activités de GNL Québec pourraient être susceptibles de comporter un risque pour la population de bélugas. Comme on l'a vu hier, bien qu'un impact sur les mammifères marins est jugé faible dans l'étude d'impact, on a quand, on sait que c'est une préoccupation extrêmement importante. On le voit à travers les questions. On le voit à travers les discussions qu'on a aujourd'hui.

420

C'est pour quoi on a mis en place des mesures innovatrices comme la Charte d'engagements environnementaux pour la protection des mammifères marins.

Si la commission le veut bien, je pourrais représenter la capsule qui explique ou j'y vais verbalement?

425

LE PRÉSIDENT :

À voter discrétion, en autant que la présentation soit disponible.

430 **Mme STÉPHANIE FORTIN :**

Oui, tout à fait. Alors, je présenterais la capsule 11.5. Donc, la Charte d'engagements c'est vraiment une charte qui se veut innovante et proactive, qui est destinée à soutenir la recherche et à faciliter la réalisation d'actions concrètes pour réduire l'empreinte sonore subaquatique des usagers du Fjord du Saguenay.

Chez GNL Québec notre objectif c'est vraiment de contrôler ce qu'on peut contrôler, c'est-à-dire la technologie, la technique, ce qu'on peut travailler sur nos navires. Donc, cette charte c'est vraiment destinée à guider toutes les actions de l'entreprise en matière de gestion de risques puis de ses activités aussi sur les mammifères marins du Saint-Laurent, particulièrement le béluga.

Donc, la charte s'inspire des quatre axes stratégiques qui sont contenus dans le plan d'action 2019 du gouvernement du Canada, qui a été fait pour réduire le bruit subaquatique autour du béluga. Donc, ce qui assure vraiment la cohérence de notre démarche.

Le premier axe on parle de l'adoption des meilleures pratiques. Je disais tout à l'heure, on en a parlé beaucoup hier, l'optimisation de la conceptualisation de nos navires pour diminuer l'empreinte sonore. Donc, on travaille sur les devis qui seront présentés aux armateurs pour construire des méthaniers qui vont respecter les normes ou la situation actuelle en lien avec le béluga du Saint-Laurent et par rapport à l'empreinte sonore que nos navires pourraient avoir. Donc, on parle d'hélices, de double coque, d'isolation acoustique.

Deuxièmement, on parle de l'avancement du savoir scientifique et des innovations technologiques. Avec notre programme de gains sonores. Donc, nous notre intention c'est de mettre, de créer un programme de gains sonores avec un engagement de 5 millions de dollars à partir du moment où GNL Québec serait en activité.

Le but c'est, bon nous, on va appliquer ces meilleures pratiques, mais c'est de rendre disponible aussi à d'autres utilisateurs de la rivière Saguenay qui pourraient eux-mêmes appliquer des technologies sur leur propre embarcation.

Ce serait un comité qui serait géré de façon complètement indépendante de GNL Québec et les statuts de fonctionnement, ces choses-là, ce n'est pas encore développé parce que ce qu'on souhaite aussi puis pour nous c'est très important, ça fait partie des axes, mais de le faire de façon concertée avec les gens du milieu, impliqués.

470 Troisièmement, on parle de la sensibilisation. Donc, financement de projets de
sensibilisation des utilisateurs du Fjord du Saguenay. Donc, vraiment être une partie prenante en
termes de sensibilisation.

475 Et quatrième, la concertation avec les acteurs du milieu. Donc, pour nous c'est
excessivement important de rendre disponible les données, de travailler avec les chercheurs, de
pouvoir justement donner un maximum de données pour consolider tout ça, et les données qui
sont remises au gouvernement pour effectuer le suivi du bruit en temps réel et faire des rapports
d'observation.

480 Donc, c'est vraiment un engagement fort de GNL Québec. On est conscients à travers
toutes les tournées de consultation que nous avons faites, monsieur Tremblay a rencontré une
quarantaine de parties prenantes en lien justement avec la portion maritime de notre projet.

485 Donc, c'est vraiment important pour nous que ce soit, de considérer en fait d'une part le
principe de précaution. Donc, ce n'est pas par absence de certitude scientifique qu'il faut
s'empêcher actuellement de mettre des mesures applicables dès maintenant.

490 Puis aussi, de l'appliquer en tandem avec la gestion adaptative qui elle stipule qu'il n'y a
pas lieu de considérer toutes les solutions de rechange possibles, mais plutôt celles qui sont
réalistes en fonction des circonstances.

495 Donc, on sait que les circonstances vont évoluer. On sait que les recherches vont avancer
aussi. Alors nous, ça nous permet de voir évoluer les choses et de se donner cette latitude-là
d'appliquer d'autres mesures le cas échéant advenant d'autres conclusions par rapport aux
bélugas du Saint-Laurent.

LE PRÉSIDENT :

500 Peut-être une question complémentaire justement, à propos du programme de gains
sonores. Vous nous parliez de la formation d'un comité indépendant. Pouvez-vous nous préciser
la composition du comité?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

505 Oui. En fait, c'est vraiment un comité qui va être géré par un organisme indépendant de
GNL Québec. Donc, en fait, il n'y a pas encore de composition déterminée, mais ce comité-là va

vraiment avoir la tâche de déterminer les critères d'admissibilité au programme, les méthodes d'évaluation, les indicateurs de performance, puis les sommes qui sont admissibles.

510 Nous ce qu'on veut, l'engagement qu'on prend, c'est dire : bien nous on va rendre disponible cette somme-là et par la suite mandater une firme indépendante qui ira rencontrer les gens, les scientifiques et vraiment de faire vivre ça de façon complètement séparée. Il pourrait y avoir une reddition de compte pour information, qu'on puisse mettre comme élément de suivi par exemple dans nos rapports annuels, mais c'est vraiment plutôt l'engagement.

515 Mais on a quand même plusieurs années devant nous. À l'heure actuelle, le projet étant à l'étude, on n'a pas développé plus que ça par rapport au comité à proprement dit. Mais nous la volonté c'est de donner ça en gestion à une firme indépendante de GNL Québec et qui sait, peut-être qu'il y aura d'autres entreprises ou industries qui seraient intéressées à embarquer avec nous. La porte est ouverte.

520

LE PRÉSIDENT :

Alors, on comprend que c'est une impartition, c'est un organisme tiers qui serait créé?

525

Mme STÉPHANIE FORTIN :

Exactement. Tout à fait.

530

LE PRÉSIDENT :

Mais vous n'avez pas la composition?

535

Mme STÉPHANIE FORTIN :

Non. Je n'ai pas la composition.

540

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Est-ce que ça sera un montant récurant?

545

Mme STÉPHANIE FORTIN :

Le 5 millions c'est un million par année. Donc là, c'est l'engagement de départ, mais évidemment nous ce qu'on souhaite c'est que ça soit un programme qui puisse vivre aussi

550

LE PRÉSIDENT :

Êtes-vous à même de pouvoir nous préciser quelles sortes d'activités qui pourraient être financées?

555

Mme STÉPHANIE FORTIN :

Bien, par exemple on a parlé des exemples d'appui. Appuyer financièrement une entreprise de navigation qui voudrait acquérir, par exemple des navires moins bruyants, par exemple. Donc ça, ça pourrait être le genre de demande qui pourrait faire l'objet justement d'un appui financier. Là, évidemment il y aurait toutes sortes... à quelle hauteur? Est-ce que c'est à 100 %, est-ce que c'est à 50 %. Là, toutes ces modalités-là vont être à déterminer, mais c'est un peu la façon de voir les choses.

560

565

Donc, c'est vraiment d'un point de vue technologique. L'objectif ce n'est pas de se substituer à la science, mais de voir à travers la revue de littérature technologique qui existe, bien qu'est-ce qui est applicable, sur quel type d'embarcation, considérant que nous sommes tous un peu ensemble, sans faire de jeu de mots, dans ce bateau-là pour l'utilisation de la rivière Saguenay puis à l'égard de la protection des bélugas.

570

LE PRÉSIDENT :

O.K. Donc, je comprends que ça serait plus orienté vers, comment dire, des solutions pratiques plus qu'une réflexion à caractère scientifique sur les enjeux de circulation ou les impacts éventuels du transport maritime qui dépendrait des activités de GNL?

575

Mme STÉPHANIE FORTIN :

Bien sûr que dans la charte, bien d'abord il y a le programme de gains sonores, mais il y a aussi tout le volet concertation. Donc, qui est un autre pilier de notre charte. Donc nous, on est très en faveur justement de développer puis de soutenir une approche collaborative. D'ailleurs,

580

c'est dans les prochaines étapes des études de monsieur Chion. Et nous, on est très ouvert, on souhaite poursuivre. C'est même, pour nous c'est un autre volet complètement de la charte.

585

Donc, le programme de gains sonores il est vraiment plus technique. Par contre, il y aussi un élément, un autre axe dans notre charte qu'on veut être un élément si on veut catalyseur pour valoriser cette concertation-là.

590

LE PRÉSIDENT :

Vous parliez de reddition de compte éventuellement ou rapport annuel. Est-ce qu'il y a une contrepartie à vérifier en termes de projet ou est-ce que vous pensez évaluer le bien-fondé des projets qui auraient été financés puis de voir, puis d'évaluer, comment dire, l'impact effectif de ces projets que vous financeriez?

595

Mme STÉPHANIE FORTIN :

Bien sûr. Il y a tout le volet, oui, oui, tout à fait. Il y a tout le volet scientifique qui va venir aider justement à mettre les bonnes mesures efficaces. Donc, il va falloir qu'il y ait quand même toute une évaluation scientifique de départ pour s'assurer justement de l'impact des solutions qui vont être appliquées.

600

Donc oui, il y a ce volet-là aussi qui est prévu.

605

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Pilotto? Allez-y, Monsieur Pilotto, c'est à vous.

610

LE COMMISSAIRE :

Si je comprends bien votre objectif c'est d'amorcer la pompe, de vous engager à mettre un million par année pendant les cinq premières années d'exploitation ou de la phase construction?

615

Mme STÉPHANIE FORTIN :

D'exploitation.

620

LE COMMISSAIRE :

625 O.K. Et j'ai compris que vous solliciteriez également la participation d'autres partenaires, d'autres transporteurs maritimes sur le Fjord ou d'autres joueurs du marché?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

630 En fait, c'était plus une ouverture que je faisais à cet égard-là. Mais pour nous, l'objectif de départ c'est vraiment de considérer l'incertitude actuelle qui tourne autour de la situation des bélugas du Saint-Laurent. Et si cette initiative-là peut faire en sorte que d'autres joueurs voudraient embarquer où ils voient là une solution pertinente, bien nous on est ouvert. Mais pour l'instant c'est vraiment une intention, bien plus qu'une intention en fait, c'est un engagement de
635 GNL Québec à créer ce fonds-là.

LE COMMISSAIRE :

640 Mais vous ne seriez pas fermé à l'idée d'accueillir d'autres partenaires qui voudraient s'impliquer?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

645 Absolument pas. Absolument pas.

LE COMMISSAIRE :

650 Est-ce que ça pourrait aller jusqu'à financer la création d'une chaire de recherche? Là, je comprends des programmes de subvention très précis pour l'adoption de méthodes ou de techniques, mais tout le volet scientifique aussi.

Mme STÉPHANIE FORTIN :

655 Tout à fait. Rendu à cette étape-là, tous les champs des possibles vont être ouverts à cet égard-là.

LE COMMISSAIRE :

660 Merci.

LE PRÉSIDENT :

665 Vous mentionniez que vous avez déjà pris l'initiative de contacter certains tiers ou parties
prenantes qui pourraient être éventuellement intéressées par votre démarche. Est-ce que vous
pourriez nous préciser exactement quel partenaire que vous avez visé ou quelle partie prenante
vous avez identifiée puis avec qui vous avez échangé?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

670 Oui. Bien, en fait on a quand même effectué quelques démarches en amont, mais étant
donné que nous étions très, très tôt dans le développement du projet, les gens préféreraient
attendre que le projet Énergie-Saguenay passe à travers tout le processus d'évaluation.

675 Donc, nous avons commencé à regarder du côté des gouvernements et tout ça. Mais on
sent qu'il y a quand même une certaine prudence pour l'instant par rapport à GNL Québec, puis
c'est correct, puis c'est normal. Nous sommes en plein développement.

680 Mais bien entendu, à partir du moment où nous allons passer à travers tout le processus
d'évaluation avec les autorisations nécessaires, bien là, ça va être plus, j'imagine, plus facile à cet
égard-là.

LE PRÉSIDENT :

685 Alors, merci des précisions, Madame Fortin. Merci de votre intervention, Madame.

Mme ANNICK LACHANCE-GRAVEL :

690 Merci.

M. MARCO BONDU

LE PRÉSIDENT :

695 Alors, j'inviterais maintenant monsieur Marco Bondu, s'il vous plaît, à venir nous soumettre
sa question. Bonjour, Monsieur Bondu.

700

M. MARCO BONDU :

705

Bonjour, Monsieur le président, Monsieur le commissaire. En fait, notre question concerne les sédiments en milieu marin. Donc, les résultats d'analyse des échantillons de sédiments en milieu marin présentés dans l'étude d'impact du promoteur montrent plusieurs dépassements des critères pour l'évaluation de la qualité des sédiments, notamment pour ce qui concerne les hydrocarbures aromatiques polycycliques, les fameux HAP et les métaux lourds.

710

Lors des travaux de construction, lors des travaux de construction du terminal maritime, lors des travaux d'agrandissement du quai Marcel-Dionne et par la suite lors des opérations de ces deux entités-là, quels moyens les promoteurs entendent mettre en œuvre pour empêcher les HAP et les métaux lourds d'être relâchés dans le Saguenay et introduits dans la chaîne alimentaire? Et quel est le suivi prévu pour surveiller les niveaux de contamination de ces deux composés toxiques?

715

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci pour votre question. Madame Fortin?

720

Mme STÉPHANIE FORTIN :

725

Oui. Donc, pour répondre à la question de monsieur Bondu. Effectivement, malgré le fin potentiel d'atteindre des eaux de surface marine, il y a quand même bons nombres de mesures d'atténuation qui sont mises en place, qui vont être nécessaires autant en phase construction qu'en phase opération pour protéger l'intégrité et la qualité des eaux.

Il faut savoir qu'il n'y aura pas de rejet dans le Saguenay d'une part, puis le projet n'ajouterait aucune eau dans le Saguenay non plus.

730

Donc, j'inviterais madame Fortin à répondre à monsieur Bondu pour présenter quelles sont les mesures d'atténuation que nous prévoyons faire ainsi que les mesures de suivi par rapport aux eaux en milieu marin. Madame Fortin.

735

Mme NATHALIE FORTIN :

Oui. Bonjour. Pour, peut-être en introduction, l'ingénierie du projet pour l'installation des quais. Les infrastructures maritimes n'envisagent pas, je pense qu'on l'avait mentionné hier, d'avoir recours au dragage lors de la construction. Et la méthode de forage des pieux par

740 vibrofonçage est également due à la géologie du site. Il y aura très peu de sédiments qui vont
devoir être gérés. Il n'y aura pas de sédiments qui vont être dragués ou excavés lors de ces
travaux-là.

745 On va quand même faire un suivi des matières en suspension. Donc, potentiellement due à
la présence, peut-être la présence de certains métaux achoppés comme vous l'avez mentionné,
qui sont présents dans les sédiments, et leur analyse pour s'assurer qu'il n'y ait pas d'enjeux.

750 Donc, il va y avoir un suivi de la qualité de l'eau qui va se faire lors de la construction pour
suivre les métaux et autres contaminants potentiels. Puis avec un plan d'action au besoin pour
s'assurer de ne pas avoir de contamination dans la zone du projet.

LE PRÉSIDENT :

755 Alors évidemment, ces travaux font faire l'objet aussi d'un encadrement dans les
autorisations à émettre de la part du ministère de l'Environnement?

M. MICHEL DUQUETTE :

Oui. Monsieur le président, je vais céder la parole à mon collègue Pierre Michon.

760 **M. PIERRE MICHON :**

Oui. Effectivement, c'est un élément qu'on doit considérer. S'il y avait eu des matériaux ou
des sédiments à gérer lors de la construction, c'est sûr que l'application des critères prend son
sens. Les critères de qualité des sédiments, l'objectif principal, bien on peut s'en servir de
765 différentes façons, mais un des objectifs principaux c'est de voir si c'est acceptable, si on avait
des sédiments à draguer, voir si c'est acceptable de rejeter en eau libre.

770 Actuellement, ça ne fait pas partie du projet de rejeter des sédiments en eau libre, puisque
comme le mentionnait l'initiateur, c'est qu'il n'y a pas actuellement de gestion de sédiments suite à
la réalisation des travaux.

775 Les critères peuvent servir aussi pour déterminer si un site a un besoin de restauration,
mais encore là, ce n'est pas une approche qu'on entrevoit dans le contexte du projet comme tel.
Si les critères peuvent servir à déterminer un niveau, s'il y avait un niveau de contamination très
élevé selon ces critères-là, qu'il y aurait un besoin de restaurer ou de pousser davantage des
études écotoxicologiques pour obliger la restauration des sites. Mais je dirais qu'il faudrait voir

quel niveau de critère on dépasse pour en arriver à ça. Ce n'est pas en lien nécessairement avec le projet qu'on peut identifier un site contaminé qui aurait besoin de restauration.

780 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, voilà pour les informations. Je vous remercie beaucoup de votre collaboration, Monsieur Bondu.

785 **M. MARCO BONDU :**

Un petit élément de précision. En fait, on a dit qu'il y aurait des mesures d'atténuation puis des suivis, mais on n'a pas dit comment. Ça serait quoi les mesures d'atténuation et les suivis?

790 **LE PRÉSIDENT :**

Si éventuellement ça se présentait comme cas de figure?

795 **M. PIERRE MICHON :**

Bien, c'est sûr que ce qu'on exigerait, mais par exemple s'il y avait pour le forage des sédiments à l'intérieur de pieux qui auraient à gérer, on pourrait exiger qu'il y ait une limitation au niveau des quantités de matières en suspension lors des travaux.

800 Donc, ça aussi on a guide spécifique pour ça qui exige des surveillances au moment des travaux pour s'assurer qu'il y a des distances de 100 mètres par exemple, qu'il y a pas de dépassement de critère de qualité de l'eau au niveau de la matière en suspension.

805 **M. MARCO BONDU :**

Mais à ce stade-ci on n'a...

LE PRÉSIDENT :

810 ...s'il vous plaît, s'il vous plaît. Ce n'est pas un débat contradictoire. Vous me parlez à moi.

M. MARCO BONDU :

815 Effectivement. Ça fait qu'à ce stade-ci, ce que je comprends c'est que ça ne sera pas une exigence de faire le suivi puisque ce n'est pas un enjeu les sédiments?

LE PRÉSIDENT :

820 Sur la base de l'information qui nous est donnée. Alors, je vous remercie de votre intervention, Monsieur.

M. MARCO BONDU :

825 Il y avait la partie du quai, l'agrandissement du quai Marcel-Dionne?

LE PRÉSIDENT :

830 Oui. Marcel-Dionne. L'administration portuaire, est-ce que cet enjeu-là est éventuellement présent pour ce qui est de la rénovation du quai? Est-ce qu'on comprend que c'est deux choses distinctes?

M. CARL LABERGE :

835 Oui. C'est deux projets différents. Donc, comme je l'ai dit hier c'est un projet qui est en développement. Actuellement, nous sommes en train de finaliser l'ingénierie ainsi que les évaluations environnementales. Il pourrait y avoir certains travaux de dragage, puis on va les considérer avec toute la considération qu'il faut dans ce type de projet-là, effectivement.

LE PRÉSIDENT :

840 Évidemment, puis c'est toujours encadré par le ministère de l'Environnement. Monsieur Michon?

M. PIERRE MICHON :

845 En fait, c'est que c'est des critères qui ont été adoptés par Environnement Canada et Environnement Québec. C'est conjoint. Donc, c'est les mêmes critères pour le dragage, la gestion de sédiments.

850 **LE PRÉSIDENT :**

Merci du complément d'information. Merci, Monsieur Bondu.

855

M. MARCO BONDU :

Merci à vous.

860

M. PIERRE MICHON :

C'est vrai aussi pour les matières en suspension. Il y a un guide qui est conjoint du plan d'action Saint-Laurent.

865

LE PRÉSIDENT :

Merci des précisions.

870

M. PATRICK BONIN

LE PRÉSIDENT :

875

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Patrick Bonin, s'il vous plaît.

M. PATRICK BONIN :

Bonjour, Monsieur le président. Vous m'entendez?

880

LE PRÉSIDENT :

Oui. Monsieur Bonin, nous vous entendons, mais nous ne vous voyons pas.

885

M. PATRICK BONIN :

890

D'accord. Alors, ça sera l'audio pour cette fois. Donc, Patrick Bonin de Greenpeace. Ma question est la suivante, aujourd'hui dans le journal Le Devoir on note que la porte-parole principale du projet GNL Gazoduc, madame Stéphanie Fortin, a répété qu'il n'existe pas, selon elle, de consensus sur les facteurs qui expliquent le déclin du béluga, qui est classé je vous le rappelle, en voie de disparition. Elle dit également qu'il y a une incertitude sur le déclin de la population.

895 Or, lorsqu'on regarde le premier plan d'action qui découle du plan de rétablissement des
bélugas par le gouvernement fédéral, ce plan vise spécifiquement et prioritairement à réduire
l'exposition des bélugas aux bruits de l'activité humaine. Donc, ça semble...

LE PRÉSIDENT :

900 Ça semble? Bon, petit problème de connexion, je suppose. Je n'ose pas compléter la
question de l'intervenant, mais d'un autre côté on semble dire, on est devant deux points de vue
apparemment différents. Alors écoutez, on pourrait peut-être offrir l'opportunité à Forêts, Faune et
Parcs de préciser les éléments qui soulèvent l'interrogation de monsieur Bonin?

905 **Mme SOPHIE HARDY :**

Au niveau des plans de rétablissement, et cetera...

910 **LE PRÉSIDENT :**

Malheureusement, on a de la difficulté à vous entendre.

Mme SOPHIE HARDY :

915 Au niveau des plans de rétablissement, et cætera, c'est madame Gauthier qui travaille sur
ces aspects-là. Mais là, elle a des problèmes de connexion.

LE PRÉSIDENT :

920 Bon, elle aussi! Alors, on a un problème. Écoutez, on prend la question et dès qu'on aura
un nouveau contact, je vous offrirai la parole pour pouvoir compléter l'information. Donc, on est
devant deux positions qui semblent contradictoires et sur la base de ce que j'ai compris de
l'intervention de monsieur Bonin.

925 Alors, Madame Fortin?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

930 Juste un petit... On pourra citer que je fais partie du club des mal cités. Mais c'est vraiment,
en fait ce que je voulais dire c'est qu'il y a une incertitude, c'est qu'il y a encore une incertitude

scientifique et non un manque, que ce n'est pas un consensus. Donc, c'est vraiment plus l'incertitude scientifique. On l'a vu, les études ne sont pas complétées.

935 En fait, c'est ce que je voulais dire et j'ai utilisé le mot « consensus ». Donc, club des mal-cités, check.

LE PRÉSIDENT :

940 Alors, voilà pour ce qui est du correctif. Autrement, écoutez, dès qu'on aura pris contact avec madame Gauthier de la Faune et Parcs. Je pense qu'on va devoir revenir sur le sujet.

Mme SOPHIE HARDY :

945 Il y a peut-être monsieur Robert Michaud qui pourrait peut-être répondre, il était quand même impliqué beaucoup dans ces plans-là.

LE PRÉSIDENT :

950 Oui. Il parlerait à titre de représentant de Faune et Parcs?

Mme SOPHIE HARDY :

Oui.

955

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Michaud? Bonjour, Monsieur Michaud.

960

M. ROBERT MICHAUD :

965 Bonjour, Monsieur le président. Je suis heureux d'entendre le petit correctif des mal-cités. C'est des choses qui arrivent. Mais il existe tout au contraire un très fort consensus sur les causes possibles du déclin de la population des bélugas du Saint-Laurent. Il y en a trois principales qui ont été identifiées. Ce qui demeure incertain c'est la contribution relative de chacune de ces causes-là.

970 Les causes qui ont été identifiées c'est la contamination chronique des bélugas du Saint-Laurent. Ils ont été exposés pendant des décennies à toutes sortes de contaminants et ça contribue à des réductions de l'efficacité de la reproduction ou peut-être même à la survie.

975 Il y a la dégradation de la qualité de l'abondance des ressources alimentaires. C'est quand même assez bien documenté, la voie, le *pathway* qui pourrait affecter la population c'est en diminuant la santé des femelles par exemple, qui ont besoin d'être en très bonne condition pour donner naissance régulièrement.

Et l'autre principal facteur c'est le dérangement et en particulier l'impact du dérangement anthropique par la médiation du bruit.

980 Il y a une étude suite à cette évaluation-là des principales causes possibles du déclin de la population des bélugas, qui a tenté d'évaluer les contributions relatives et qu'est-ce qui pouvait être fait pour adresser ces problèmes-là.

985 Et cette étude-là conclut effectivement que c'est difficile d'établir ces contributions relatives, mais insiste sur nos capacités d'atténuer ces menaces-là et nous rappelle qu'il y a une de ces trois menaces-là, causes potentielles du déclin, qui peut être gérée dans un délai approprié pour faciliter le rétablissement des bélugas du Saint-Laurent.

990 On s'entend que réduire la contamination de l'écosystème du Saint-Laurent c'est un engagement à long terme. C'est une priorité, mais on ne s'attend pas à des résultats probants, rapides.

995 Rétablir les stocks de poissons pour adresser cette deuxième menace-là, c'est aussi un engagement à très long terme. Par contre, la réduction du bruit qui adresserait une des trois causes possibles du déclin aurait des effets rapidement.

1000 Et c'est la raison pour laquelle, à la suite de ces études-là et du plan de rétablissement des bélugas du Saint-Laurent que les scientifiques consultés par Pêches et Océans ont recommandé que le premier plan d'action pour mettre en œuvre le plan de rétablissement soit un plan d'action qui vise à réduire le bruit et réduire l'exposition au bruit.

1005 Et cette décision-là est basée sur une somme de connaissances scientifiques qui est répartie partout à travers le monde, parce qu'il y a énormément de questions et de problématiques qui sont étudiées en lien entre les mammifères marins et le bruit un peu partout dans le monde.

Ici, dans le Saint-Laurent, il y a plusieurs études spécifiques qui adressent cette question-là, mais c'est une quête de connaissances qui est partout dans le monde. Et les indications jusqu'à présent si elles ne nous permettent pas de traduire des impacts de façon quantitative précise, ces

1010 études-là sont assez concluantes pour avoir encouragé le gouvernement du fédéral sous l'égide
de Pêches et Océans, de diriger ces premiers plans d'action vers la réduction du bruit.

Et là-dessus, il y a un très fort consensus et ces travaux-là se poursuivent encore. Il y a
encore des réunions la semaine prochaine entre les scientifiques qui travaillent pour la mise en
1015 œuvre de ces plans d'action.

LE PRÉSIDENT :

1020 Alors, merci de l'information. Restez disponible, on a repris contact avec monsieur Bonin.
Monsieur Bonin?

M. PATRICK BONIN :

1025 Oui, bonjour. Vous m'entendez?

LE PRÉSIDENT :

1030 Bonjour. Oui, nous vous entendons bien. Écoutez, sans vouloir anticiper le complément de
votre question, est-ce que c'est possible pour vous de nous la reformuler?

M. PATRICK BONIN :

1035 Oui, d'accord. Désolé, je ne sais pas où ça a coupé. Mais essentiellement, on voit, en fait
l'étude présentée entre autres par WSP hier parlait au niveau du bruit intense qui passerait
d'environ 2 % du temps à 10 % du temps dans le Saguenay. Ça, c'est cinq fois plus souvent donc
qu'il y aurait un bruit intense.

1040 Je voulais savoir ce qu'en pensent les scientifiques experts indépendants. Est-ce que c'est
possible de conjuguer cette augmentation-là avec justement l'objectif du plan d'action de
rétablissement du béluga qui vise à réduire l'exposition au bruit.

1045 Donc, j'ai compris que vous avez des experts qui sont présents, qui pourraient répondre à
cette question-là, des experts indépendants évidemment.

1050 **LE PRÉSIDENT :**

Écoutez, en fonction de la nature de la question que vous nous avez posée, je crois que monsieur Michaud a vraiment précisé les enjeux en regard du bruit. Alors, je peux considérer votre intervention comme répondue.

1055

Alors, je vous remercie beaucoup, Monsieur Bonin de votre intervention.

M. PATRICK BONIN :

1060

Non, mais, Monsieur le président, précisément sur l'étude de WSP qui parle d'une augmentation du bruit intense qui passerait de 2 % à 10 % du temps. Est-ce que c'est une préoccupation pour les experts et qu'en pensent-ils. C'est ma question.

LE PRÉSIDENT :

1065

Alors, je cède la parole à monsieur Béland.

M. ROBERT MICHAUD :

1070

Pêches et Océans dans un avis scientifique qui a examiné les impacts potentiels de l'augmentation du trafic dans la rivière Saguenay, sont arrivés à la conclusion que cette augmentation-là n'était pas compatible avec les objectifs du plan d'action.

1075

La façon dont monsieur Bonin a traduit les résultats présentés hier par monsieur Gauthier de la WSP est assez intéressante. On nous présentait les pourcentages de temps qui étaient calmes, 98 % présentement qui pourrait descendre jusqu'à 90 % si tous les projets qui sont sur la table à l'étude présentement incluant celui de GNL étaient mis en œuvre.

1080

Mais si on renverse cette mesure-là, les temps bruyants passeraient de 2 % à 10 % du temps. C'est ce que monsieur Bonin nous rappelle. Et cette augmentation-là de cinq fois les périodes de bruit intenses est effectivement préoccupante. C'est une augmentation de l'exposition, mais c'est aussi une destruction d'une certaine façon de l'habitat du béluga si on considère la notion de zone de tranquillité.

1085

Et c'est un concept qui a été mis de l'avant par docteur Rob Williams il y a peu près une dizaine d'années. Je vous disais que la préoccupation par rapport à l'impact du bruit c'est une préoccupation qui est planétaire. Il n'y a pas seulement le Saint-Laurent qui est un endroit

1090 bruyant, il n'y a pas seulement les bélugas du Saint-Laurent qui sont en voie de disparition et le bruit est reconnu comme un facteur limitant partout.

1095 Et l'approche qui est proposée, entre autres, c'est face à la difficulté de rendre les endroits bruyants moins bruyants. Ça, c'est un enjeu titanesque parce que les navires, même si on a actuellement la technologie pour les rendre moins bruyants, le temps de remplacer la flotte il y a des décennies à venir. Alors, c'est des investissements qui valent la peine d'être faits, ils sont nécessaires, mais ils ne produiront pas des résultats rapides.

1100 La stratégie qui était proposée par le docteur Williams à l'époque c'est de concentrer notre attention sur les zones tranquilles et de tenter de les garder tranquilles. Et c'est un peu l'esprit derrière le plan d'action de Pêches et Océans Canada qui vise à réduire l'exposition au bruit et une des stratégies c'est d'éviter ces augmentations-là de bruit soudaines dans des endroits qui sont considérés aujourd'hui comme des endroits calmes.

1105 On le voit avec les données de WSP, le Saguenay est un endroit calme à 98 % du temps. Il pourrait le devenir calme seulement à 90 % du temps. Et ça, c'est une véritable préoccupation en lien avec les incertitudes qu'on a sur l'impact quantitatif de ces changements-là. Est-ce que ça serait assez pour changer les habitudes de fréquentation? Est-ce que c'est assez pour modifier le niveau de stress?

1110 Hier, on entendait monsieur Gauthier nous parler des effets connus du bruit. Il en a omis un qui est très, très important, c'est le niveau de stress qui est une réaction comportementale, mais également physiologique qui a des conséquences.

1115 On peut comprendre les conséquences du stress nous les humains, parce qu'on fait attention pour réduire le bruit dans les villes. Il y a des investissements majeurs. Mais le bruit a, et c'est bien, bien documenté dans la recherche et littérature, dans la documentation scientifique, a un impact sur le stress et ce qu'on ne sait pas c'est combien moins de bruit va créer moins de stress qui va favoriser la reproduction, et cetera.

1120 Alors, dans ce contexte-là, il y a des préoccupations importantes de voir un endroit actuellement tranquille, transformé en un endroit moins tranquille.

LE PRÉSIDENT :

1125 Excusez-moi de vous avoir appelé monsieur Béland. Je m'excuse, Monsieur Michaud.

M. ROBERT MICHAUD :

1130 C'est un bon ami et collègue.

LE PRÉSIDENT :

1135 Lapsus qui est quand même fait. Alors, Monsieur Laberge, de l'Administration portuaire voudrait intervenir?

M. CARL LABERGE :

1140 Oui. Je voudrais juste apporter une précision pour mettre en relation. Parce qu'on parle beaucoup de pourcentage d'augmentation du trafic maritime, puis les données de trafic maritime pour la plupart proviennent de nous l'Administration portuaire de même que les prédictions qui sont utilisées. Je voudrais juste mettre ça en contexte.

1145 Donc, si la commission me le permet, je voudrais présenter, montrer, afficher un peu ce qui vient expliquer les données de trafic aussi, pour que les gens puissent comprendre les chiffres, la navigation actuelle versus qu'est-ce qui est anticipé puis au vu aussi du projet de GNL. Mais aussi on parle de prendre en compte aussi les autres projets pour qu'on comprenne bien les effets multiplicateurs puis le nombre de navires dont on parle.

1150 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, l'aspect cumulatif?

M. CARL LABERGE :

1155 Oui. L'aspect cumulatif. Je vais même revenir sur l'historique également.

LE PRÉSIDENT :

1160 Vous avez une présentation?

M. CARL LABERGE :

1165 Oui, oui. Une ou deux *slides*, très facile.

LE PRÉSIDENT :

Alors, à vous.

1170

M. CARL LABERGE :

Donc, juste pour un petit historique. Ça, c'est le nombre de navires pour s'entendre pour nous à l'Administration portuaire, un navire c'est un navire qui vient mouiller vos installations. Donc, on pourrait considérer qu'il y a deux passages. Donc, chacun de ces navires-là est rentré puis pour la plupart est ressorti du Saguenay.

1175

Donc, au début des années 80, puis ça inclut toutes les installations portuaires de Saguenay. Donc, les installations de Grande-Anse et ceux de Port-Alfred. Donc, les installations privées de Rio Tinto, puis à l'époque il y avait d'autres installations privées, à l'époque, le port de Chicoutimi puis il y avait un quai pétrolier également qui existait puis d'autres installations à La Baie. Donc, c'est tout confondu.

1180

Donc, au début des années 80 le trafic maritime était d'environ 500 navires par année. Puis ce qu'on voit c'est qu'il y a eu un déclin jusqu'au début des années 2000, au niveau du trafic maritime. Puis on voit quelques-unes des grandes explications, des installations qui ont fermé. Il y a eu des réglementations du transport routier.

1185

Donc, les produits pétroliers étaient acheminés au Saguenay par navire jusqu'à un certain moment et puis ça a été camionné par après. C'est la fermeture du quai Maltais, le terminal maritime de Grande-Anse a ouvert. Il y a eu fermeture aussi d'une usine à papier au début des années 2000, si bien qu'on est passé d'un trafic d'environ 500 navires au début des années 80 jusqu'à un creux d'autour d'un peu moins de 200 navires au début des années 2000.

1190

On voit qu'à partir de 2010 et après, les années subséquentes, il y a une remontée du trafic maritime. Ça correspond à l'arrivée des croisières internationales. Donc, on a commencé à avoir ce type de cargo là qui est passé d'à peu près zéro en 2006 jusqu'à un pic de 63 navires l'année dernière, puis on anticipe zéro navire cette année pour les raisons qu'on peut s'imaginer.

1195

Je vais vous montrer une autre diapositive qui vient maintenant. La navigation cumulative sur le Saguenay...

1200

1205

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Bonin, est-ce que vous pourriez s'il vous plaît mettre votre téléphone en sourdine. Il y a énormément de bruit d'ambiance et ça nous empêche de travailler, s'il vous plaît. Alors, c'est beau. Alors, je vous recède la parole, Monsieur Laberge.

1210

M. CARL LABERGE :

Puis là, les chiffres que je vous donne, c'est des trafics contemporains. Donc, ce n'est pas pour année particulière, mais c'est pour les années actuelles. Donc, actuellement, le trafic à Port-Alfred, Rio Tinto c'est environ 130 navires par année.

1215

Ce qu'on voit au quai de Bagotville qui est le quai des croisières puis c'était avant cette année évidemment, donc les dernières années 50 à 60 navires par an. Puis c'est un trafic comparable qu'on voit aux installations de Grande-Anse. Donc, un total de 230 à 250 navires par année bon an mal an au cours des cinq, six dernières années c'était pas mal ça.

1220

Si on regarde les projets qui sont en cours de développement actuellement, donc pour l'effet cumulatif, on a un projet nous, qui est en route actuellement, qui s'appelle Barrette-Chapais qui est de l'expédition de granules au terminal de Grande-Anse qui représente sept navires supplémentaires par année.

1225

Le projet de Métaux BlackRock qui prévoit 25 navires par an. Le projet d'Arianne Phosphate qui prévoyait 60 navires par an, puis je mets un bémol parce que l'entreprise vise à réutiliser certains navires de Rio Tinto. Donc, ça risque d'être beaucoup moins que ça, mais la prévision initiale. Puis GNL Québec, donc on parlait d'environ 160 navires par an, variation, mais ils ont ce chiffre-là pour aujourd'hui.

1230

Donc, on arrive avec un total de 250 navires par an en additionnant l'ensemble des projets qui sont sur la table actuellement dont aucun n'est réalisé, mais qui sont projetés.

1235

Donc, ce qu'on voit c'est que le trafic avec ces projets anticipés là pourrait doubler en fait par rapport au trafic qu'on a actuellement. Donc, c'est ces chiffres-là qu'il faut utiliser quand on fait des projections.

1240

Peut-être pour aller un peu plus loin, pourquoi on entend d'autres chiffres. Nous, on a réalisé des études antérieures dans le cadre d'un autre projet qui était le projet de Terminal maritime en Rive-Nord où l'Agence canadienne d'évaluation environnementale nous avait

1245 demandé d'évaluer des scénarios maximaux. Donc, qu'est-ce qu'on pouvait imaginer dans la région comme développement au cours des 15 prochaines années, par exemple tout ce qu'on connaissait ou ne connaissait même pas.

1250 Donc, juste pour vous donner une image, dans le cadre de cette évaluation-là on a mis tous ces projets-là, mais on a même imaginé un projet qui s'appellerait BlackRock 2, donc qui n'existe pas aujourd'hui. On n'a pas de discussion là-dessus, mais on a mis BlackRock 2. On a mis Ariane 2.

1255 On a mis une augmentation des navires de croisière. On a mis la réalisation de projet dans le domaine de l'aluminium par exemple, qui entraînerait des navires supplémentaires comme AP60 ou le projet de la phase 2 d'Alma qui aurait des navires supplémentaires.

1260 Donc, on en arrivait à anticiper un trafic qui ne serait pas le double de ce qu'on voit là, mais peut-être le triple, mais sur des projets qui sont complètement hypothétiques, dont on n'a pas le contrôle. Puis si on regarde les probabilités de succès, tout ça, bien qu'on veuille beaucoup de développement économique ici, au niveau du Saguenay-Lac-Saint-Jean, il faut quand même être réaliste dans ce qu'on a.

1265 Donc, ces scénarios de trafic là c'est ce que ça représente actuellement. Donc, quand on entend : le bruit va tripler, bien ça sous-entendrait qu'il y aurait un boom économique de 25 milliards de dollars d'investissement dans les cinq prochaines années au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Si c'est ça, bien on sera plus, on va être le fer de lance de la reprise économique.

1270 Mais ce que je veux dire, c'est qu'actuellement c'est ce que ça sous-entend. Donc, seulement prendre les chiffres pour ce qu'ils sont. Donc, GNL Québec c'est ce que ça représente puis les autres projets c'est ce qu'ils représentent, c'est ça la mise en contexte.

LE PRÉSIDENT :

1275 Est-ce qu'il serait possible pour vous, Monsieur Laberge, de nous déposer les éléments que vous avez déposés dans votre évaluation environnementale du Terminal?

M. CARL LABERGE :

1280 On pourra vous déposer l'étude complète qui mettrait en contexte ces chiffres-là. Tout à fait, oui.

LE PRÉSIDENT :

1285

S'il vous plaît.

M. CARL LABERGE :

1290

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1295

Monsieur Michaud, je vous ai devant moi. On parle du déclin de la circulation, de la navigation dans le Saguenay depuis 1980. Est-ce qu'il y a une corrélation à faire aussi avec la présence ou le déclin du béluga?

M. ROBERT MICHAUD :

1300

Ce sont des questions qui sont très intéressantes et qui sont très difficiles à répondre. On a fait face à la même question par rapport aux activités de levées sismiques dans le golfe du Saint-Laurent par exemple.

1305

On sait qu'avant 1980 il y avait énormément de levés sismiques et cette activité-là a cessé ou diminué pour devenir presque anémique. Et dans les années 2000, au début des années 2010, il y a eu un intérêt pour reprendre, puis un des arguments qui était avancé, bien vous voyez dans les années 60, 70 on a fait beaucoup, on a arrêté, puis là, on va juste en reprendre un peu.

1310

Ce qui est difficile puis je vais revenir au trafic dans le Saguenay, ce qui est difficile à évaluer *a posteriori* c'est : est-ce que c'est toutes ces années-là de levés sismiques dans le Golfe qui ont détérioré l'état de santé des populations de baleines avec lesquelles situations on est prise aujourd'hui.

1315

Maintenant, de voir les chiffres que monsieur Laberge nous présente, au début des années 80 le trafic était plus important qu'il l'est présentement. Les projets en cours pourraient ramener à ce niveau-là.

1320

Ce qu'on ne sait pas c'est est-ce que la situation des bélugas au début des années 80, qui est la première fois où on prenait la mesure de l'état, du piètre état de cette population-là, est-ce que le niveau de trafic dans le Saguenay aurait pu contribuer à cet état-là. Ça, c'est difficile de savoir.

1325

Est-ce que ces navires-là avaient les mêmes signatures acoustiques que les nouveaux navires qui viendront dans le Saint-Laurent. Ça, c'est difficile à évaluer. On ne peut pas retourner dans le temps.

1330

Et c'est pour ça que dans l'approche des plans de rétablissement et des plans d'action, ce qu'on regarde c'est la situation actuelle. La situation actuelle des bélugas est très préoccupante. On regarde ce qu'on peut faire.

1335

On ne peut malheureusement pas revenir en arrière, mais on peut regarder vers l'avant et c'est ce que le plan d'action tente de faire et c'est ce que, avec les outils qu'on développe avec l'équipe du docteur Chion, ce qu'on tente de faire c'est de développer des plateformes de simulation où on pourra bien évaluer non seulement l'impact sur les bélugas, mais l'efficacité des différentes mesures d'atténuation.

1340

Elles sont nombreuses. Il y en a plusieurs en développement et la beauté, la magie des plateformes de simulation c'est qu'on peut refaire notre travail dès qu'il y a du nouveau et qu'il y a des nouvelles connaissances scientifiques autant sur les conséquences du bruit que sur l'efficacité des mesures d'atténuation.

1345

On a besoin de ces projections-là avant de s'engager. On ne peut pas... ça, c'est un avis, ce n'est pas un avis scientifique, mais c'est un avis de père de famille. On est toujours mieux de prévenir plutôt que de guérir.

1350

Alors, on a un devoir d'évaluer ces scénarios-là et c'est une des choses qu'on s'attarde à faire présentement. Regarder en arrière c'est difficile de rentrer ça dans un modèle. C'est plus facile de regarder en avant.

LE PRÉSIDENT :

1355

Ça pose la question éventuellement de l'aspect cumulatif du transport. Est-ce qu'on arrive à une notion de capacité, support maximal? Est-ce qu'on peut déterminer un seuil en disant : la capacité support éventuel du milieu marin n'est pas capable d'en supporter plus? Est-ce que c'est une notion qui pourrait être scientifiquement démontrable et démontrée?

1360

M. ROBERT MICHAUD :

1365 Je ne crois pas. C'est un peu un Saint Graal pour les biologistes de la conservation de tenter de déterminer ce seuil-là, puis comment on contourne cette problématique-là, cette difficulté-là. Ce défi gigantesque d'établir un seuil maximal.

1370 C'est qu'on prend en compte la situation actuelle. On dit : dans le contexte actuel, les bélugas ne vont pas bien. La population est en déclin. Elle ne s'est pas remise de la chasse du passé. Elle a stagné pendant de nombreuses années et maintenant elle est de nouveau en déclin dans le contexte actuel et ça se reflète dans l'adoption du plan d'action.

1375 Ce qu'on dit c'est qu'on a trois bonnes pistes, trois menaces bien identifiées, bien documentées chez les bélugas du Saint-Laurent, mais ailleurs et partout sur la planète. On a trois bonnes pistes. Alors, qu'est-ce qu'on peut faire aujourd'hui pour rétablir la population pour les générations à venir.

1380 Indépendamment de ce seuil hypothétique qui existe possiblement. Il y a probablement un seuil au-delà duquel les bélugas pourraient abandonner un site par exemple. Ça s'est vu dans le passé, mais ce seuil-là il est difficile, pour nous il est un peu intangible.

1385 Si on regarde dans la récente histoire des bélugas, il y a deux abandons qui ont été documentés. L'abandon du band de la Manicouagan, qu'on associe historiquement dans le temps à l'harnachement des rivières avec le complexe des barrages de la Manicouagan. Est-ce que c'était causal ou c'est une coïncidence? Difficile à dire, mais c'est un site où les bélugas se retrouvaient autrefois et ils n'y sont plus. Et il y a eu une modification.

1390 Il y a la baie de Tadoussac qui était connue par les gens de Tadoussac comme étant fortement fréquentée par les bélugas et qui a cessé de l'être pendant quelques décennies suite à la construction de la marina.

1395 Ça fait que ça, il y a peut-être un seuil au-delà duquel par exemple si on regardait le Saguenay, au-delà duquel le Saguenay pourrait devenir inintéressant. Mais ça nos outils nous, ce n'est pas un globe de cristal, on n'arrive pas à voir ça. On peut regarder. Là, l'étude du passé est intéressante, mais on n'arrive pas à faire ça.

Alors, pour contourner la problématique d'être incapable de déterminer ce seuil-là, bien on travaille sur la situation actuelle puis on essaye d'améliorer.

1400

Puis je reviens au début de ma présentation de mon intervention, si on a trois menaces bien documentées sur lesquelles ça vaut la peine de travailler, que la réduction de l'exposition aux contaminants va prendre des décennies, que le rétablissement des stocks de poisson dont dépend la santé des bélugas va prendre des décennies à rétablir, peut-être un peu moins que les contaminants, mais quand même ce n'est pas immédiat, et qu'on a le bruit qu'on peut gérer demain avec une réduction de vitesse de la flotte, par exemple ce n'est pas de la magie, parce qu'il y a des bateaux qui font plus de bruit quand ils vont lentement.

1405

1410

Mais globalement, c'est reconnu qu'une réduction de vitesse entraîne une réduction du bruit. Donc à coup de volonté, on pourrait réduire le niveau de bruit actuel dans l'habitat des bélugas et ça pourrait se traduire selon les prédictions des scientifiques qui ont adopté ce plan-là. Ça pourrait se traduire par un rétablissement.

1415

C'est quoi l'équation? Combien de bélugas de plus en combien d'années? Ça, il n'y a personne qui peut y répondre, mais le consensus est très fort à cet effet.

LE PRÉSIDENT :

1420

Écoutez, dans mon souvenir lorsqu'on avait évalué dans les années 80 le cheptel de bélugas dans le Saguenay, on l'évaluait à peu près à 500 individus. Hier, dans la présentation de monsieur Chion on parlait d'un cheptel de 900 bélugas. Donc, entre les années 80, est-ce que vous pourriez nous expliquer, bon, il semble apparemment, en tout cas sur la base de ces deux chiffres-là il y aurait eu une augmentation?

1425

M. ROBERT MICHAUD :

1430

Non. En fait, c'est une saga, c'est une longue saga. Compter des animaux pour certaines espèces c'est facile, pour d'autres c'est plus difficile. Dans le cas des bélugas, c'est relativement facile, mais dans la courte histoire, on parle d'une période de 30, 40 ans, ce qu'on a vu c'est une évolution des façons de compter et de corriger nos comptes.

1435

Pour faire une histoire courte, les premiers inventaires qui parlaient de 500, en fait ils parlaient de 350 à 500, c'était presque des *guesstimate*. C'est une journaliste Leone Pippard, que je salue, qui est une grande dame qui a fait beaucoup pour les bélugas. C'est elle un peu la marraine du parc marin. Elle avait fait une estimation de *back-of-the-envelope*. Elle dit : « S'il y a tant de bélugas là, tant de bélugas là, il y en a à peu près 350. »

1440 Après ça, les premiers inventaires aériens de Pêches et Océans sont arrivés. Les premiers ont produit des estimés d'autour de 500 bélugas. Et ceux-là étaient faits de façon un peu plus classique, c'est-à-dire qu'on fait des lignes en avion, on couvre à peu près, pour faire une histoire simple, la moitié de la superficie de l'aire connue de distribution des bélugas.

1445 Alors, on fait une ligne à tous les environs quatre milles nautiques et avec l'angle de vue on couvre la moitié de la surface. Ça fait que si j'ai vu 200 bélugas, je vais estimer qu'il y en avait probablement 400. Mais je dois compter pour les bélugas qui étaient sous l'eau.

1450 Alors, je développe un facteur de correction. Entre autres, madame Gauthier du MFFP a fait sa maîtrise sur cette question-là. Elle a travaillé son projet de maîtrise pour faire un calcul savant pour ajuster ce facteur de correction là. Et à l'aide de son travail, on a pu dire que finalement on devrait doubler nos estimés. Parce que quand j'en vois un, il y en a au moins un autre sous l'eau.

1455 Et c'est ce qui a fait que notre estimé d'environ 500 est passé à environ 1 000 bélugas et ça avait donné lieu pour ceux qui s'en rappelleront à une confusion assez importante même des annonces gouvernementales se frottant les mains disant que le plan d'action Saint-Laurent a eu comme conséquence d'accroître la population des bélugas, alors que c'était l'ignorance des scientifiques qui s'était améliorée. Elle demeure encore, cette ignorance-là, imparfaite, ces connaissances-là évidemment.

1460 Mais pour l'instant notre meilleure estimation c'est, si je couvre la moitié du secteur, je multiplie par deux pour ajuster la densité, puis je multiplie encore une fois par deux pour tenir compte des animaux qui sont sous l'eau. Et même ce facteur-là pourrait être révisé dans les années à venir. Et là, il faudra avoir la sagesse de dire que si nos estimés qui sont actuellement de 900 bélugas devraient passer à 1 200 bélugas, mais ça ne serait pas une augmentation, ça serait un ajustement.

1470 Ça fait que pour l'instant notre compréhension c'est que la population a décliné, mais selon une courbe qu'on ne connaît pas de façon très importante suite à la chasse qui a pris fin autour de 55. Ça a laissé une population dans une situation difficile dans les années 50, 60. C'est la période où le Saint-Laurent était le plus contaminé. C'est la période où il y avait le plus de cancer chez les bélugas. On n'a pas retrouvé de cancer chez les bélugas qui sont nés après les années 70.

1475 Ça fait que c'était vraiment une période noire puis on n'a pas de données non plus. C'est doublement une période noire. Début des années 80, on estime autour de 500, donc de 1 000 bélugas. La population, on croit, est restée stable autour de 1 000 bélugas pendant 20 ans et

1480 depuis le début des années 2000, les nouvelles données suggèrent que la population décline à environ 1 à 1.5 % par année.

1485 Et monsieur Beaufile le mentionnait hier, il y a un élément qui n'est pas encore rentré dans la modélisation, parce que c'est un estimé qui provient d'un modèle qui incorpore les inventaires, les mortalités et tout ça. Mais là, on n'a pas encore incorporé dans cette modélisation la très, très forte mortalité qu'on enregistre depuis 2010 chez les nouveau-nés.

1490 Cette mortalité chez les nouveau-nés et chez les femelles enceintes qui sont sur le point de donner naissance ont augmenté d'un facteur 7 et ça, ça demeure inexplicé et ça, c'est effrayant. Parce que ça, quand ça, ça va rentrer dans la dynamique de la population bien ça pourrait accélérer le déclin qu'on a commencé à observer dans les années 2000.

Ça fait que la situation des bélugas est vue comme assez critique.

LE PRÉSIDENT :

1495 Alors, je vous remercie beaucoup de votre intervention, Monsieur Michaud. Tout en pensant à monsieur Béland, ce qui trahit notre âge. Merci beaucoup. Oh, excusez-moi, Monsieur Pilotto.

LE COMMISSAIRE :

1500 Monsieur Michaud, vous avez parlé, donc vous arrivez à la conclusion, enfin il semble y avoir un consensus sur le fait qu'à l'heure actuelle on constate une attrition de l'ordre de 1 à 1.5 % de la population. C'est ce que vous venez de dire?

M. ROBERT MICHAUD :

1505 Oui. C'est ce que les rapports scientifiques de Pêches et Océans ont conclu autour de 2014 et ces données-là ont été utilisées entre autres pour réviser le statut des bélugas qui est passé de menacé à en voie de disparition à ce moment-là.

LE COMMISSAIRE :

1510 O.K. Puis ce chiffre-là tient compte du fait que l'estimation de la population est basée sur une modélisation et une observation, disons sur la moitié du territoire, et cetera. Donc, est-ce qu'à 1, 1.5 % on n'est pas prêt de la marge d'erreur ou on est certain qu'on est à 1, 1.5 en tenant compte des effets du modèle?

1515

M. ROBERT MICHAUD :

1520 C'est un déclin qui est statistiquement significatif qui a été identifié par l'ensemble de cette approche-là.

LE COMMISSAIRE :

1525 O.K. Donc, ça tient compte des marges d'erreur?

M. ROBERT MICHAUD :

1530 Ça prend compte et il y a une approche bayésienne incluse dans une partie de cette modélisation-là. C'est un calcul assez savant que nos collègues de Pêches et Océans ont fait, mais assez impressionnant.

1535 En fait, ce qui est une grande chance c'est que – merci à monsieur Béland entre autres – c'est qu'on dispose dans le cas des bélugas d'une somme de connaissances scientifiques qui nous est enviée par beaucoup de collègues qui font face à des problèmes des fois plus sérieux que les nôtres, c'est-à-dire la gestion et la protection d'une espèce en voie de disparition.

1540 On a 40 ans de très bonnes données. Pêches et Océans Canada a fait un travail très sérieux dans le suivi. Il y a eu du travail dans le suivi des proies. Madame Lesage à Pêches et Océans vient de publier un article séminal sur l'alimentation des bélugas qui fait suite à ce que Vladykov avait dans les années 40. On a énormément de connaissances sur les bélugas du Saint-Laurent.

1545 L'ensemble de cette connaissance-là a donné naissance à ce fameux plan de rétablissement duquel découle un premier plan d'action et basé sur toutes ces connaissances-là, la priorité identifiée par tous les scientifiques qui s'intéressent aux bélugas c'est, si on veut sauver cette population-là, notre préoccupation ça devrait être de réduire l'exposition des bélugas aux bruits.

1550 Pas parce que c'est le bruit le plus important, parce que le bruit est important puis c'est la seule menace sur laquelle on peut agir aujourd'hui, dans le cadre d'une population qui décline rapidement dans lesquels il y a le facteur de mortalité des femelles et des nouveau-nés qui n'a pas encore été comptabilisé ni statistiquement ni démographiquement dans la population.

1555

1560 Dans ce contexte-là il y a une urgence et c'est pour ça que les scientifiques se sont entendus pour que le premier plan d'action porte sur la réduction du bruit. Parce que notre capacité d'intervenir dans le processus qui n'est pas inéluctable et des populations de mammifères marins comme les grands mammifères ont une certaine résilience.

1565 Alors, ce n'est pas une cause perdue. Ça vaut la peine de faire ces efforts-là, mais c'est sur cette réduction-là du bruit et dans cette discussion-là il y a un chapitre qui s'ouvre, qui est la stratégie de la protection des zones tranquilles.

On a de la misère, de la difficulté à évaluer la valeur et de quantifier la valeur des zones tranquilles. Mais ce qu'on sait, c'est que dans l'habitat du Saint-Laurent, du béluga, dans le parc marin en particulier, le parc marin contient un seul endroit tranquille.

1570 Le parc marin essentiellement couvre l'estuaire maritime et moyen dans sa portion nord, qui est la voie navigable. Alors, si on regarde le parc marin qui est un outil de protection et de conservation des bélugas du Saint-Laurent, il a été créé en vue de ça. Et si on regarde ce parc marin là, il y a l'estuaire maritime et l'estuaire moyen qui est une autoroute à navire, qui est insonifié à presque 100 % du temps, et il y a une zone tranquille qui est le Saguenay.

1575 Ça fait que moi si j'étais gestionnaire du parc marin je vous dirais : j'ai un devoir de protéger cette caractéristique-là unique d'une petite partie de mon parc qui est la caractéristique *quiet* ou tranquille du Saguenay.

1580 **LE COMMISSAIRE :**

1585 Mais dans ce cas-là, mis à part le fait de réduire complètement la circulation des navires à zéro, ça inclurait évidemment tous les navires de plaisance, toutes les excursions si on poursuivait ce but-là à outrance? Bien sûr ça affecterait la marine marchande, mais ça affecterait aussi tous les utilisateurs, non?

M. ROBERT MICHAUD :

1590 Bien, en fait, l'approche qui semble être celle privilégiée c'est une approche de réduction et non pas retour en arrière. On veut prévenir les augmentations, préserver les zones qui sont actuellement tranquilles et peut-être trouver des solutions.

Et ça, quand j'ai été invité à travailler avec l'équipe du docteur Chion, c'est ce qu'il m'a emballé, c'est qu'on peut nourrir le modèle de simulation de données aussi fines qu'on voudra sur

1595 les bélugas pour projeter les niveaux d'exposition et d'impacts. Mais on peut aussi dans cette
approche-là inclure des scénarios d'atténuation ou des stratégies ou des alternatives, des projets
alternatifs.

1600 Alors, l'idée ce n'est pas d'arrêter le trafic maritime. On n'y rêve pas. Par contre, étant
donné qu'il va augmenter dans l'estuaire maritime, dans l'estuaire du Saint-Laurent, suite à nos
ententes de libre-échange avec l'Europe, c'est à prévenir qu'on va voir une augmentation du
trafic.

1605 Mettons, à part la pause COVID, on imagine et on souhaite tous que ça va disparaître puis
on va revenir un peu derrière, mais Montréal, Contrecoeur, Trois-Rivières, Québec ont tous des
projets d'agrandissement de leur part. Ce n'est pas juste pour que les bateaux soient plus
confortables, c'est parce qu'on veut accueillir plus de bateaux.

1610 Alors, il y a des prédictions crédibles d'une augmentation considérable du trafic maritime
dans l'habitat du béluga et avec une plateforme comme celle que docteur Chion est en train de
préparer, bien on pourrait voir comment accommoder les nouveaux projets dans le Saguenay.
Est-ce que si le trafic augmente dans le Saguenay on peut compenser ailleurs? Si on regarde une
approche globale. C'est pour ça que l'idée d'effets cumulatifs est intéressante. Mais est-ce que...

1615 (Coupure de son dû à un problème technique)

...proche du docteur Williams de garder les zones tranquilles, tranquilles. Et quand les
zones tranquilles ne seront plus tranquilles, bien on n'aura plus cette option-là. C'est une option
importante pour la conservation.

1620 Ça fait qu'avant de la sacrifier d'une certaine façon, bien il y a une évaluation qui est à faire,
qui est en cours. Nos collègues à Pêches et Océans... je ne sais pas, je serais heureux
d'apprendre qu'ils ne sont pas ici avec nous aujourd'hui parce qu'ils travaillent très, très forts sur
la préparation de leurs résultats. Ce n'est probablement pas ça. Mais je sais qu'ils travaillent très,
1625 très forts sur une approche similaire à celle que mon collègue Clément a mis en place et ça nous
éclairera, j'espère, un peu plus.

LE COMMISSAIRE :

1630 Une dernière rapide. J'ai retenu que des trois causes principales la recherche scientifique
n'a pas encore réussi à établir la pondération, le poids relatif de chacune des trois causes.

1635 **M. ROBERT MICHAUD :**

C'est juste.

1640 **LE COMMISSAIRE :**

Vous l'avez évoqué rapidement la dégradation de la qualité de l'abondance de l'alimentation. Vous avez évoqué rapidement qu'il y avait peut-être une amélioration potentielle à court terme, à moyen terme?

1645 **M. ROBERT MICHAUD :**

Je pourrais peut-être vous en dire un peu plus la semaine prochaine. On a un atelier sur cette question spécifique avec mon collègue de Pêches et Océans la semaine prochaine, qui vient développer éventuellement un plan d'action pour adresser cette problématique-là.

1650

Je ne suis pas un expert dans les poissons, mais ma compréhension c'est que le premier signal qu'on a c'est une modification dans la diète des bélugas, quand on prend des mesures, des types de gras et d'isotopes stables dans la couche supérieure de gras des bélugas, on détecte, au début des années 2000, une modification du moins dans la composition de leur gras. Et cette modification-là coïncide à des changements importants dans la distribution et l'abondance de certaines des proies présumées importantes chez les bélugas.

1655

Alors, on n'est pas dans des liens causals directs, mais la coïncidence est très importante et l'hypothèse c'est que l'effondrement de certains stocks, en particulier stocks de harengs 4T dans une partie du golfe Saint-Laurent, qui coïncide avec ce changement dans la composition des graisses des bélugas, pourrait avoir eu un effet sur l'état de santé des femelles, particulièrement au printemps.

1660

Apparemment porter un jeune c'est très coûteux pour les femelles bélugas et le printemps, c'est la dernière période d'un cycle de 14 mois de gestation. Et si l'accès à cette nourriture-là importante est déficient pendant cette période-là, ça pourrait avoir des effets importants.

1665

Ça fait qu'il y a quand même des données probantes, des signes très forts que c'est un problème, mais encore là de faire l'équation, l'adéquation exacte c'est difficile. Ce qu'on sait par contre, c'est que le rétablissement des stocks de poissons c'est possible et l'établissement d'aire marine protégée, il y a des exemples partout dans le monde, ça donne des résultats, mais ce n'est pas des résultats immédiats.

1670

1675 Alors, ça vaut la peine de travailler là-dessus. Alors, c'est une étude qui a été commanditée par Pêches et Océans, qui a été signée par le même docteur Williams qui a travaillé sur les « *quiet areas* », qui a regardé les trois facteurs. Et la conclusion qui arrive c'est qu'on n'arrive pas à départager et la recommandation qu'il formule c'est de travailler sur le bruit de façon prioritaire.

1680 **LE COMMISSAIRE :**

Parce que c'est la chose sur laquelle on peut travailler à court terme?

M. ROBERT MICHAUD :

1685 Voilà. Et cette même conclusion-là avait été exprimée, formulée en 2014. Certains se souviendront l'été 2012 on a eu une mortalité fabuleuse chez les bélugas. On a eu, je pense, c'est 16 ou 17 nouveau-nés retrouvés morts. Ça a donné lieu à une année de recherche intensive.

1690 Tous les gens qui travaillaient sur les bélugas se sont concentrés sous le chef d'orchestre docteur Lesage à Pêches et Océans, puis au bout d'un an on s'est assis ensemble pour regarder l'ensemble des données qu'il y avait là, et on a fait des recommandations et la même recommandation sortait de cet exercice-là.

1695 C'est-à-dire les contaminations peuvent avoir contribué à cette augmentation de la mortalité des nouveau-nés. Le manque de nourriture chez les femelles ou le bruit. Il y a urgence d'agir, agissons sur le bruit en premier.

1700 Il y a un fort, fort consensus dans la compréhension de la situation des bélugas. Il y a des limites dans cette compréhension-là, mais il y aussi un fort consensus sur les actions qu'on devrait faire pour favoriser le rétablissement.

Ce n'est pas banal que le premier plan d'action soit intitulé « *Le plan d'action pour la réduction du bruit dans l'habitat du béluga du Saint-Laurent* ».

1705 **LE COMMISSAIRE :**

Une dernière. Vous avez entendu l'initiateur parler de son engagement et son fonds de 5 millions, et cætera. Comment réagissez-vous à ce type d'engagement de la part d'un promoteur?

1710

M. ROBERT MICHAUD :

1715 Bien, je pense que c'est un engagement responsable, mais dont on ne devrait pas tenir
compte dans l'évaluation du projet, si ce projet-là allait de l'avant. Je pense que ça serait un geste
responsable de la part de GNL comme c'est un geste responsable de la part de Rio Tinto Alcan
ou de toute autre entreprise de s'impliquer dans sa communauté, soit directement pour pallier les
impacts négatifs qu'ils peuvent avoir, mais ça peut être social, ça peut être culturel. C'est un geste
1720 important. Je pense que c'est tout à leur honneur.

Par contre, moi, je me serais gardé une petite gêne ou ne pas parler de ça. Comme ils sont
devant un tribunal public, ne pas faire des promesses que si vous nous donnez l'autorisation on
va être fin, on va vous donner ça. Je trouve ça particulier.

1725 Mais si jamais ce projet-là était évalué par cette commission et les autres instances qui
auront à se prononcer, je pense que ça serait un geste responsable, nécessaire. Peut-être que les
obligations qui leur seraient faites à ce moment-là, pour se conformer dépasseront beaucoup le 1
million par année. Ce qui semble, pour nous commun des mortels un gros montant. Mais pour
1730 faire des vraies choses importantes ce n'est pas tant d'argent que ça non plus.

LE PRÉSIDENT :

1735 Alors, est-ce qu'on peut considérer que c'est une opinion personnelle?

M. ROBERT MICHAUD :

Oui. Absolument.

1740 **LE PRÉSIDENT :**

Puis évidemment, on n'est pas dans l'opinion. Je tiens à le souligner, mais je vous remercie
quand même d'avoir précisé la réponse à mon collègue, monsieur Pilotto.

1745 Alors, écoutez, il y a deux intervenants qui souhaiteraient intervenir sur le sujet. J'ai Parcs
Canada.

1750

M. PIERRE BEAUFILS :

1755 Oui. Bonjour. Donc, un complément d'information. Donc, pour mentionner à Parcs Canada, nous on travaille en collaboration avec tous les chercheurs au niveau des menaces, que ça soit les proies, que ça soit environnement, le bruit. Une des raisons pourquoi, c'est qu'il y a un système de permis, donc on encadre ces activités-là.

1760 Puis on s'insère dans une logique semblable au niveau des zones de quiétude. Donc, monsieur Michaud a référé à la baie Sainte-Marguerite. Ça, c'est un des secteurs qu'on a fermés pour augmenter la quiétude dans ce secteur-là. Donc, on l'a fermé pour ne pas que les plaisanciers aillent dans un secteur où il y a beaucoup de bélugas.

1765 Puis j'ai référé aussi à l'estuaire moyen qui couvre 44 % du parc, c'est-à-dire au niveau des croisières aux baleines. On l'a fermé aux croisières aux baleines justement pour ne pas rajouter du bruit dans cet environnement-là.

1770 Puis également, au niveau de la navigation, c'est un des objectifs aussi du parc marin. C'est-à-dire qu'on a notre réglementation. Lorsqu'on analyse les demandes de projets, la baisse de la navigation doit être intégrée dans la réflexion.

1775 Comment qu'on le travaille? On le travaille en concertation. On travaille surtout avec des détenteurs de permis. On a déjà eu un certain niveau de gains, mais on souhaite avoir plus de gains à ce niveau-là, donc en réduisant la navigation. Ça pourrait être par exemple des mesures comme, si on prend un bateau de croisière aux baleines, au lieu d'avoir un 24 places, au lieu d'avoir deux 24 places avoir un 60 places ou des éléments comme ça.

1780 Puis en réduisant l'intensité de la navigation dans le parc marin, on va réduire le bruit en conséquence.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Madame Fortin?

1785 **Mme STÉPHANIE FORTIN :**

Oui. Donc, brièvement. Je tiens à réitérer que notre engagement envers la protection du béluga elle est ferme et elle est claire. Et c'est justement pour répondre à cette incertitude-là qu'on a mis en place des mesures proactives comme la Charte d'engagements pour les mammifères

1790 marins qui applique le principe de précaution, mais aussi qui fait foi d'une gestion adaptative. Donc, de mettre en place des solutions et des mesures réalistes en fonction des circonstances. Donc, c'est vraiment en réponse à cette incertitude-là que nous avons pris ces engagements.

LE PRÉSIDENT :

1795 Merci de cette précision. Alors, écoutez, l'occasion m'est offerte aussi pour rappeler, d'abord pour expliquer l'absence de Pêches et Océans Canada. Je tiens à souligner que la commission était en contact depuis trois semaines bientôt avec les représentants de Pêches et Océans Canada pour assurer leur présence en séance.

1800 Malheureusement, les circonstances indépendantes de notre volonté et de la leur aussi, pour des questions personnelles les équipes n'étaient plus, ne pouvaient plus être disponibles et ça nous a été signifié vendredi dernier.

1805 Alors, vous comprenez que ce n'est pas un choix de la commission, tout comme je crois en fonction des motifs de l'absence de Pêches et Océans Canada, ce n'est pas un choix de Pêches et Océans Canada de ne pas être là.

1810 Alors, je tiens à le préciser et je rappelle que nous sommes en discussion avec eux pour s'assurer de leur présence vendredi matin de façon à ce qu'on puisse compléter l'information sur les éléments qui relèvent de la responsabilité de Pêches et Océans Canada.

1815 Alors, Monsieur Michaud, merci beaucoup de votre intervention. Alors, je rappelle que le registre est fermé.

Mme MARION TOUCAS

LE PRÉSIDENT :

1820 Monsieur Bonin, êtes-vous encore en ligne? Alors, deuxième appel, est-ce que monsieur Bonin est en ligne?

1825 Alors, on va passer à une autre personne. J'inviterais maintenant Marion Toucas, s'il vous plaît, à venir nous soumettre sa question.

1830 **Mme MARION TOUCAS :**

Bonjour.

1835 **LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, Madame.

Mme MARION TOUCAS :

1840 C'est Marion Toucas.

LE PRÉSIDENT :

Excusez-moi, Madame.

1845

Mme MARION TOUCAS :

Ça m'arrive souvent. De l'organisme Eurêko qui œuvre en protection environnementale au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

1850

Donc, ma question. Dans l'étude d'impact, on peut voir une projection de pollution lumineuse du cycle de nuit. Ne pensez-vous pas qu'il serait plus pertinent de recalculer cette pollution lumineuse avec présence de méthanier et remorqueur à quai?

1855 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, évidemment, on avait abordé l'impact de la pollution lumineuse sur le site comme tel.

Mme MARION TOUCAS :

1860

Mais pas ce point spécifique.

LE PRÉSIDENT :

1865

Exact. C'est ce que je souligne d'ailleurs. Alors, Madame Fortin?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

1870

Oui. Donc, effectivement concernant l'intégration visuelle de nos installations, il est vrai que l'usine s'implanterait dans un milieu relativement sombre. Donc, c'est pourquoi il y a une grande préoccupation justement par rapport à l'éclairage de nuit. On a travaillé plusieurs scénarios. On est arrivé d'une part à mettre des lumières ambrées au lieu de lumières blanches très claires, qui diminuent grandement la part lumineuse.

1875

Nous avons également retravaillé tout le plan d'éclairage justement pour faire en sorte d'allumer ce qui sera nécessaire et ce qui ne le sera pas, ne sera pas allumé. Redirection des lumières également, pas de lumière vers le ciel ni vers le Saguenay.

1880

Et je sais que nous avons effectué d'autres modélisations dans le cadre de l'évaluation environnementale, mais fédérale. Donc, d'autres simulations ont été déposées et si je ne me trompe pas, je vais céder la parole à ma collègue, madame Fortin. Nous avons effectué ces simulations-là dont vous faites mention avec... Madame Fortin.

1885

Mme NATHALIE FORTIN :

En effet, on essaie de retrouver la photo pour vous la montrer à l'écran, mais le cas échéant on pourra la déposer à la commission. Donc, on a produit une photo avec un méthanier à quai. Et donc, l'impact que ça a c'est de diminuer un peu l'éclairage au quai, parce que le bateau masque l'éclairage du quai.

1890

Mme MARION TOUCAS :

O.K. Je ne l'ai pas vue dans les photos.

1895

Mme NATHALIE FORTIN :

C'était dans les réponses qu'on a faites au fédéral dans la première série de réponses qui a été déposée au printemps.

1900

Mme STÉPHANIE FORTIN :

D'ailleurs, ces réponses sont disponibles.

1905

LE PRÉSIDENT :

1910 Elles ont été déposées?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

1915 Elles ont été déposées.

LE PRÉSIDENT :

Donc, elles seraient disponibles dans la documentation de la commission. D'accord.

1920 **Mme STÉPHANIE FORTIN :**

Mais on peut s'engager à sortir la photo à proprement dit et redéposer à la commission juste pour s'assurer...

1925 **LE PRÉSIDENT :**

Comme élément spécifique.

Mme STÉPHANIE FORTIN :

1930 Oui. C'est ça, exact.

LE PRÉSIDENT :

1935 D'accord. Merci beaucoup de votre question. Peut-être se tourner auprès de Faunes et Parcs. Avant de vous céder la parole, excusez-moi. À l'initiateur, l'éclairage pour ce qui est du quai, est-ce que c'est un éclairage permanent, est-ce que c'est juste en utilisation lorsque vous avez un bateau qui est à quai? Est-ce que c'est juste ponctuel ou c'est permanent?

1940 **Mme STÉPHANIE FORTIN :**

Oui. Donc, je redemanderais à madame Fortin de répondre à la question, s'il vous plaît.

1945

Mme NATHALIE FORTIN :

1950 Dans justement les exercices d'optimisation pour réduire au minimum tout en restant sécuritaire, l'éclairage à quai serait utilisé uniquement lorsque les bateaux seront présents, sinon l'éclairage sera fermé. Puis l'éclairage encore là, va être vraiment réduit au minimum pour ne pas éblouir non plus le capitaine qui va accoster les bateaux, mais aussi pour en minimiser l'effet sur la Rive-Nord.

1955 Puis encore là, dans les différentes réponses qu'on a fournies aux autorisations gouvernementales on avait également, je crois, de mémoire, présenté l'effet de cette mesure d'atténuation supplémentaire. Donc, on pourra compléter pour s'assurer que l'information, il y a beaucoup d'information dans ce rapport-là. Donc, pour l'avoir de façon plus facile à trouver, on pourra peut-être, si vous voulez, faire un petit résumé déposé à la commission avec les planches associées.

1960

LE PRÉSIDENT :

À votre discrétion. Combien le temps de transit d'un bateau à quai?

1965

Mme STÉPHANIE FORTIN :

Donc, pour remplir un méthanier, on parle entre 14 et 15 heures pour le temps de remplissage, incluant le temps de manœuvre et le temps d'accostage et d'amarrage, je demanderais à monsieur Ménard de compléter ma réponse.

1970

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît.

1975

M. SYLVAIN MÉNARD :

Donc, pour l'approche et la manœuvre on parle d'environ une heure et demie à l'arrivée et au départ.

1980

LE PRÉSIDENT :

O.K. Puis là, on parle en termes de fréquence, ça va être un bateau aux deux semaines, un bateau à la semaine? Juste nous donner une idée, là.

1985

M. SYLVAIN MÉNARD :

On parle d'un transit par jour, donc une journée le bateau arrive, les manœuvres, il est amarré. Il reste 15, 17 heures au quai. Le lendemain il retourne.

1990

LE PRÉSIDENT :

O.K. Puis il revient quand?

1995

M. SYLVAIN MÉNARD :

Il revient le surlendemain.

LE PRÉSIDENT :

2000

D'accord.

Mme STÉPHANIE FORTIN :

2005

Pas le même bateau.

LE PRÉSIDENT :

Non, non. Mais là, on se comprend, c'est un cas de figure. Merci, Madame Fortin.

2010

LE COMMISSAIRE :

Ils sont vite, mais quand même!

2015

LE PRÉSIDENT :

Alors, Transports Canada?

M. AREZKI BELOUNIS :

2020

Bonjour tout le monde. Juste une précision en matière d'éclairage. Pour les navires, quand ils sont en route en général il n'y a pas beaucoup de lumières. C'est en vertu de la convention internationale pour la prévention des abordages qui a été copiée par notre règlement sur la

2025

prévention des abordages. Tandis que quand il va être à quai, là il faudrait qu'il y ait un minimum d'éclairage en matière de sécurité surtout quand il est en opération.

2030

Maintenant, en l'absence d'un navire au niveau des installations, il y a un autre règlement, c'est le règlement sur la sûreté maritime et le terminal se doit d'avoir un éclairage minimum pour la surveillance en matière d'intrusion.

LE PRÉSIDENT :

2035

Merci de ce complément d'information. Alors, je reviens à Faunes et Parcs. L'impact lumineux pour l'éventuel éclairage pour ce qui est de la faune qui sera à quai. Est-ce que ça a été considéré dans l'évaluation du projet?

Mme SOPHIE HARDY :

2040

Oui. On a questionné dans le cadre de l'acceptabilité de l'étude d'impact ces aspects-là pour avoir un peu plus l'information. C'est sûr que ce n'est pas notre champ de compétence nécessairement au niveau de l'équipe, puis ça relève peut-être plus de Pêches et Océans Canada. Mais dans les documents de revue de littérature qu'on va déposer, on en discute aussi.

2045

On sait que ça a quand même des effets par exemple sur le zooplancton qui migre la nuit vers la surface et en tout cas des cycles jour/nuit de déplacement en lien avec la prédation, et cetera. Donc ça, ça pourrait perturber localement ces cycles-là, dépendamment évidemment de l'éclairage d'activité qui a lieu.

2050

Donc, c'est ça, on va déposer une série de références à ce sujet-là. Puis je pense que le fait que Pêches et Océans Canada a peut-être plus de compétences pour répondre à ça que le MFFP.

LE PRÉSIDENT :

2055

Alors, ça sera un sujet qu'on souhaite aborder avec eux vendredi matin.

2060

2065

Mme AUDREY BÉDARD

LE PRÉSIDENT :

2070

Alors, j'offrirais la parole à Audrey Bédard, s'il vous plaît. Bonjour, Madame Bédard.

Mme AUDREY BÉDARD :

2075

Bonjour. Donc, dans le contexte où Parcs Canada et ses partenaires soutenus par la communauté et les décideurs régionaux, travaillent depuis plus de 20 ans à la protection et maintenant au rétablissement de la population des bélugas du Saint-Laurent. Les limites du parc marin du Saguenay est la première aire marine nationale de conversation opérationnelle au Canada et la seule aire marine légalement protégée au Québec.

2080

Quelles sont les mesures de protection des mammifères marins en vigueur et à l'étude dans le parc marin du Saguenay-Saint-Laurent pour les activités maritimes et notamment celles s'appliquant à la marine marchande?

LE PRÉSIDENT :

2085

Oui. Alors, c'est un sujet qu'on a déjà abordé à presque deux séances précédentes, mais j'offrirais l'occasion à monsieur Beaufiles de préciser exactement c'est quoi les moyens, les mesures qui sont prises par Parcs Canada.

2090

M. PIERRE BEAUFILS :

2095

D'accord. Donc, il y a des mesures qu'on va appeler réglementaires pour la marine marchande puis il y a des mesures volontaires. Les mesures réglementaires pour la marine marchande il y a une limite de vitesse à 25 nœuds dans le parc marin, dans l'ensemble du parc marin.

2100

Il y a une interdiction de rentrer dans les secteurs d'exclusion temporaire. Ça, c'est des secteurs que le directeur de Parcs Canada peut mettre en place pour la gestion, notamment des écosystèmes, comme on a fait à baie Sainte-Marguerite.

Puis il y a également une interdiction de déranger, tuer ou perturber les espèces en péril.

2105 Au niveau des mesures volontaires. C'est ce à quoi j'ai référé hier. Donc, il y a un groupe de travail, un groupe de travail sur le trafic maritime et mammifère marin, c'est un groupe qui est composé de plusieurs acteurs dont monsieur Plourde qui est ici présent, la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent, le groupe de recherche l'Éducation des mammifères marins, l'Université du Québec en Outaouais, c'est co-présidé par Parcs Canada, ministère des Pêches et Océans, Transports Canada siège là.

2110 Donc, c'est un groupe qui se réunit pour chercher des solutions pour réduire l'impact des activités de la marine marchande sur les mammifères marins. Puis comme je l'ai expliqué hier, on a mis en place quatre mesures... En 2013, il y a eu 13 mesures qui ont été mises...

2115 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vous demanderais de mettre les téléphones en sourdine ainsi que vos équipements électroniques. C'est justement pour ça que je le demande à chacun des débuts de séances. Parce que c'est malheureusement ce qui ne nous permet pas de faire adéquatement notre travail. Merci.

2120 **M. PIERRE BEAUFILS :**

2125 Donc, en 2013 il y a trois mesures qui ont été mises en place. On parle d'une zone à éviter pour le dérangement sur les rorquals bleus, les risques de collisions sur les rorquals bleus. C'est une zone en aval des Escoumins où bien entendu il y a des rorquals bleus.

2130 On parle d'une zone de ralentissement où il y a plusieurs grands rorquals. On parle de rorquals communs, rorquals à bosse, petit rorqual. C'est une zone où on demande aux pilotes de réduire leur vitesse à 10 nœuds pendant une certaine saison, du 1^{er} mai au 31 octobre durant la période où les animaux sont présents.

2135 On a une aire de vigilance qui couvre l'ensemble de l'estuaire, puis on a également depuis 2014 une mesure où on demande aux pilotes de circuler au nord de l'île Rouge pour éviter de créer du bruit dans l'habitat essentiel du béluga, dans un secteur Cacouna, Rivière-du-Loup. C'est un secteur important pour les femelles et les veaux.

2140 Donc ça, c'est les mesures en place. Actuellement, on est en train de regarder, le groupe de travail se penche sur des nouvelles mesures pour regarder l'aspect du bruit. Donc, on parle de mesures dans l'estuaire moyen. On parle de peut-être changer les routes de navigation, c'est un des éléments qu'on regarde. On a également une réflexion semblable dans le Saguenay, en face

de la baie Sainte-Marguerite, des mesures de ralentissement, changement de couloir de navigation.

2145 Qu'est-ce qu'il faut comprendre, c'est qu'encore une fois il y a beaucoup de science derrière, les projets sont en cours, on attend les résultats. Puis quand on est du côté du Saguenay, l'enjeu c'est que c'est la forme du Saguenay. C'est une vallée en U, c'est un fjord, puis les effets, comment le son voyage dans le Saguenay, on ne peut pas avoir de modèle sans avoir de validation terrain. Donc, il faut mettre en place une instrumentation sur place puis faire des tests sur place pour être capable de mesurer l'efficacité de ces mesures-là.

2150 Puis en ce moment, on a pris des données, les données ont été compilées. C'est une collaboration entre nous, les pilotes et MPO. Et puis là, les données sont du côté du ministère des Pêches et Océans puis elles sont en attentes, bien sont en attentes, elles sont analyse, donc on est en attente de publication. Lorsqu'on aura les résultats, là on pourra s'asseoir avec la corporation des pilotes, les armateurs, avec les gens impliqués, la marine marchande, pour identifier quels types de mesures on peut mettre en place.

2160 Par contre, ce ne sera pas des mesures qui vont, comment dire? C'est des mesures qui vont avoir un certain effet, mais ça ne sera pas non plus des mesures miracles. C'est sûr que même si on éloigne la source, le bruit des animaux, étant donné la forme du Saguenay, le bruit va continuer à voyager. Donc, on cherche aussi peut-être d'autres options qui seraient plus efficaces pour la protection des animaux.

2165 **LE PRÉSIDENT :**

Mais avez-vous un problème à... peut-être que votre groupe de travail à un genre de document ou un plan de match. Est-ce que ça serait possible pour vous de le déposer?

2170 **M. PIERRE BEAUFILS :**

2175 De le déposer? Bien, en fait, le groupe de travail présentement travaille sur une stratégie de communication. C'est un des enjeux. Parce que c'est un groupe de travail très technique, on s'entend, ce n'est pas... qui a fini par prendre une certaine couverture médiatique, parce que les armateurs, les pilotes souhaitaient travailler avec ces groupes-là, parce qu'on avait des résultats, on avait quand même des mesures qui étaient quand même efficaces.

Donc, en ce moment ils travaillent sur une stratégie pour mettre en place un site Web, puis ce site Web là va être sur le plan d'action Saint-Laurent. Parce que le Québec également est sur le groupe de travail puis ça va devenir la plateforme.

2180

Il faudrait que je vérifie avec les coprésidents s'il y avait des documents disponibles pour vous, mais je pense que monsieur Chion travaille notamment sur un rapport. Donc, s'il y a des documents de disponibles, ça va nous faire plaisir de les partager.

2185

LE PRÉSIDENT :

Essentiellement, quelles sont les mesures actuelles dont vous avez fait l'inventaire, puis mesures projetées éventuelles, là, de nous permettre à voir exactement qu'est-ce que vous avez dans votre plan de match en quelque sorte.

2190

M. PIERRE BEAUFILS :

D'accord.

2195

LE PRÉSIDENT :

C'est juste ça qu'on a besoin.

2200

M. PIERRE BEAUFILS :

O.K. Puis j'ai déposé aussi, on appelle ça les avis aux navigateurs. Donc, j'ai déposé ça. D'ailleurs, on peut les projeter, on va voir les mesures. J'ai déposé ça à la commission puis ça résume l'étendue des mesures. C'est lorsqu'un capitaine ou un pilote prend son embarcation, il y a un document qui vient avec puis là, il va suivre les avis aux navigateurs. Si vous pouvez les projetez, bien vous pourrez les voir.

2205

LE PRÉSIDENT :

2210

Actuellement dans le contexte, si vous m'aviez offert la possibilité de pouvoir l'apporter en support à votre réponse, on l'aurait fait. Mais merci du dépôt du document. Je peux aussi confirmer que si ce n'est pas déjà fait, il va être disponible sur le site Web de la commission du BAPE rapidement. Merci beaucoup de votre intervention.

2215

Alors écoutez, compte tenu de l'heure, la commission va prendre une pause de 15 minutes et nous allons vous revenir après avec un autre intervenant. Je vous remercie beaucoup.

2220

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

2225

REPRISE DE LA SÉANCE

2230

Mme ALEXANDRA DUPPÉRE

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'inviterais maintenant, madame Alexandra Duppéré, s'il vous plaît.

2235

Mme ALEXANDRA DUPPÉRE :

Bonjour.

2240

LE PRÉSIDENT :

Bonjour.

2245

Mme ALEXANDRA DUPPÉRE :

Donc, l'initiateur du projet, dans les documents complémentaires à l'étude d'impact, a reconnu et je cite :

2250

« Le projet en raison de l'augmentation de la navigation qu'il occasionne est susceptible de comporter un risque pour le rétablissement de la population de bélugas du Saint-Laurent, ainsi que pour les autres mammifères marins s'y retrouvant. »

2255

Donc, j'aimerais mieux comprendre d'un point de vue légal quand une espèce est reconnue comme une espèce menacée en vertu de la *Loi québécoise sur les espèces menacées ou vulnérables* et en voie de disparition par la *Loi canadienne sur les espèces en péril*. Est-ce que le gouvernement du Québec a des obligations légales, des responsabilités de protéger cette espèce, par exemple en interdisant des activités qui sont susceptibles de compromettre sa survie?

LE PRÉSIDENT :

2260

Alors, je crois que c'est une question pour le ministère Forêts, Faune et Parcs.

Mme SOPHIE HARDY :

2265

Oui. Ça concernerait ma collègue Isabelle Gauthier en ligne.

LE PRÉSIDENT :

2270

Oui. Alors, Madame Gauthier.

Mme ISABELLE GAUTHIER :

Oui. Bonjour.

2275

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, Madame.

Mme ISABELLE GAUTHIER :

2280

Donc, effectivement... Vous m'entendez bien?

LE PRÉSIDENT :

2285

Oui. Juste un instant. Il y a une boîte de dialogue en plein milieu de votre image qui fait qu'on ne vous voit pas. Alors, O.K. On vous voit mieux. Alors, la parole est à vous, Madame Gauthier.

Mme ISABELLE GAUTHIER :

2290

Donc, la réglementation de la *Loi sur les espèces en péril* au fédéral et la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* au provincial sont très différentes. En regard de la *Loi sur les espèces en péril*, vient effectivement des obligations légales qui sont inscrites comme telles dans la Loi fédérale, chose qu'on n'a pas dans la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*.

2295

2300

Donc, au niveau provincial, les espèces reçoivent le statut d'espèces menacées ou vulnérables en fonction de notre *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*, mais la gestion de ces espèces-là se fait selon une autre loi qu'on appelle la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune*.

2305

Donc, le fait d'avoir un statut menacé ou vulnérable n'apporte pas d'obligation légale, proprement dit de protection supplémentaire pour ces espèces-là.

2310

Donc, par exemple si je vais en forêt et que je tire sur une Pygargue à tête blanche qui est interdit, je n'aurai pas, il n'y a pas une interdiction supplémentaire qui s'ajoute, le fait, par exemple de tirer sur une espèce menacée ou vulnérable. Par contre, ce sont les amendes qui sont plus élevées en regard du statut des espèces. Donc, il n'y a pas d'obligation de rétablissement supplémentaire que le gouvernement du Québec a à partir du moment que l'espèce est désignée.

2315

Par contre, comme je disais hier, le gouvernement du Québec a une responsabilité sur l'habitat. Donc, de la protection de l'habitat des espèces. Et au niveau des mammifères marins, c'est également une responsabilité qui est partagée entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial.

2320

Donc, à cet effet-là, le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs a les outils légaux nécessaires pour intervenir au besoin et ajouter des protections supplémentaires à l'habitat du béluga du Saint-Laurent.

2325

C'est d'ailleurs un processus qui a été amorcé. Donc, l'intention du gouvernement du Québec, dans le fond du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs c'est d'utiliser les outils légaux qu'il a en sa possession pour dans le futur contribuer à rehausser le niveau de protection de l'habitat du béluga du Saint-Laurent.

2330

Donc, comme vous le savez probablement, l'habitat du béluga du Saint-Laurent a été désigné en fonction de la *Loi sur les espèces en péril*. Donc, l'habitat essentiel du béluga est cartographié. Ces limites-là sont bien connues et l'intention du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs c'est de donc contribuer avec ses outils légaux pour rehausser la protection de l'habitat en utilisant la même cartographie que l'habitat légal décrit par le gouvernement fédéral.

Par exemple, je m'explique. Le gouvernement fédéral lui peut intervenir sur certains éléments, par exemple, entre autres au niveau de la navigation comme c'est bien dit depuis le début des audiences. Mais nous on peut agir sur d'autres composantes de l'habitat. Par exemple,

2335 on peut agir en fonction du dragage. On peut agir également pour limiter les rejets municipaux dans l'habitat du béluga du Saint-Laurent.

Donc, ce sont certains éléments sur lesquels le gouvernement du Québec pourrait agir et qui pourraient contribuer à une meilleure protection de l'habitat légal du béluga.

2340 Donc, les démarches, la première démarche pour se faire, c'est de procéder à la modification du *Règlement sur les espèces fauniques menacées ou vulnérables* et ces démarches-là sont en cours. Par la suite, évidemment, avant de vouloir faire ça, on va devoir entreprendre des consultations. Donc, des consultations publiques, des consultations également de ministère à ministère avant de pouvoir poursuivre ces démarches-là.

LE PRÉSIDENT :

2350 Donc, vous êtes en proposition de réforme de la loi en quelque sorte, pour actualiser vos moyens légaux pour l'intervention?

Mme ISABELLE GAUTHIER :

2355 Oui, mais dans le fond j'ai une présentation avec un diagramme. Peut-être que je pourrais vous la partager, qui permettrait de mieux imaginer où on en est rendu. Est-ce que vous m'autorisez à le faire?

LE PRÉSIDENT :

2360 Avec plaisir, Madame Gauthier. Donc, est-ce que le processus législatif est déjà engagé ou vous faites votre consultation préalable. Là, autrement dit, ce que je comprends c'est que vous allez soumettre la consultation, les modifications. Peut-être nous expliquer l'objectif de ces modifications-là. Je pense que c'est des outils que vous allez devoir avoir besoin pour mettre en place peut-être des nouvelles mesures. Donc, peut-être nous expliquer votre objectif avec ces modifications législatives.

Mme ISABELLE GAUTHIER :

2370 C'est ça. Donnez-moi une petite seconde. Est-ce que vous voyez mon écran?

LE PRÉSIDENT :

Oui. On voit un écran, un diagramme avec un badge : Protection légale de l'habitat.

2375 **Mme ISABELLE GAUTHIER :**

Bon. Bien parfait. Excusez-moi, je ne suis pas très habile encore avec le partage d'écran. Donc là, ça fonctionne parce que je devais voir mes commentaires aussi. Donc là, ça fonctionne bien.

2380

Donc, ce que je vous explique ici, c'est le lien général entre la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* et la *Loi sur la conservation de la mise en valeur de la faune*. Donc, tout d'abord, à droite, dans la section grise, on voit la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* de laquelle découle un règlement qu'on appelle le *Règlement sur les espèces fauniques menacées ou vulnérables et leurs habitats*.

2385

Comme je disais tout à l'heure, la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*, il n'y a pas de modalité comme telle de protection des espèces fauniques à l'intérieur de cette loi-là. On y réfère à une autre loi qu'on appelle la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* de laquelle découle un règlement qu'on appelle le *Règlement sur les habitats fauniques*.

2390

Donc, si on veut être capable de protéger l'habitat d'une espèce menacée ou vulnérable, que ce soit une tortue comme on le voit ici sur l'image ou que ça soit le béluga du Saint-Laurent, on a trois grandes étapes à franchir.

2395

Dans un premier temps, l'espèce doit être désignée selon la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*, comme c'est le cas.

2400

Deuxième étapes, on doit ajouter les caractéristiques légales de l'habitat de l'espèce au *Règlement sur les espèces fauniques menacées ou vulnérables*.

2405

Et par la suite, quand ça s'est fait, à la suite de consultations, on est en mesure de cartographier l'habitat de l'espèce en fonction du *Règlement sur les habitats fauniques*. Et à ce moment-là, on est en mesure d'apporter des protections légales à un habitat.

2410

Et ça, c'est le même processus, que ça soit l'habitat d'une tortue ou d'une espèce terrestre ou l'habitat par exemple d'une espèce aquatique comme serait le béluga du Saint-Laurent.

Actuellement, ce qu'on fait où on en est rendu c'est qu'on sait que le béluga du Saint-Laurent a été désigné comme espèce menacée en 2000. Par contre, les caractéristiques de l'habitat de l'espèce, du béluga ne sont pas encore intégrées au règlement.

2415 Donc, si vous regardez à droite ici, vous allez voir dans le bleu, la partie bleue, un extrait du *Règlement sur les espèces fauniques menacées ou vulnérables*, dans lequel on voit bien le béluga, mais il n'y a pas de caractéristiques. Qu'est-ce que c'est les caractéristiques? C'est un petit texte de quelques lignes qui va venir décrire, va dire par exemple les caractéristiques de l'habitat du béluga correspondent à : tel ou tel ou tel ou tel élément.

2420 Donc, notre prochaine étape va être de modifier ce règlement-là sur les espèces menacées ou vulnérables dans le but d'y ajouter les caractéristiques du béluga, de l'habitat du béluga et dans quelques mois ou quelques années on espère être en mesure donc de pouvoir définir légalement l'habitat du béluga en fonction de nos lois et réglementations provinciales. Ce qui va nous permettre, comme je disais tout à l'heure, de rehausser la protection de l'habitat du béluga sur certains aspects.

2425 Pour se faire, on a quatre grandes étapes. La première étape en fait c'est de modifier le *Règlement sur les espèces menacées ou vulnérables*, comme je vous le disais tout à l'heure, ces démarches-là sont en cours.

2430 Ce qui va nous permettre à l'étape 1 de créer un plan, donc de créer une cartographie et par la suite, toutes les autres étapes ne sont pas encore faites. Donc, c'est pour ça qu'elles sont en couleur différente. On va devoir faire des consultations régionales et interministérielles centrales et de l'ensemble des acteurs concernés. Donc ça, c'est à venir.

2435 Et par la suite, ça va nous permettre de légaliser l'habitat du béluga du Saint-Laurent par un avis à la Gazette officielle du Québec. Et en dernier lieu, plusieurs années après une première cartographie, bien ça sera toujours possible de mettre à jour les données d'habitat faunique pour apporter au besoin des modifications à notre cartographie et/ou aux modalités de protection supplémentaires qui pourraient être réalisées dans l'habitat du béluga.

2440 Donc ça, ce sont des choses ou des éléments sur lesquels le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs peut agir. Et tout ça, ça pourrait contribuer à ce moment-là à l'augmentation et au maintien de nouvelles aires marines protégées, soit dans l'estuaire du Saint-Laurent ou dans le Saguenay.

2445 Donc, c'est vers ça qu'on s'en va au fil des prochaines années.

2450

LE PRÉSIDENT :

2455 Alors, merci, Madame Gauthier. Je vois dans votre diagramme que vous êtes à l'étape de la préparation pour amorcer en quelque sorte la consultation. Quand visez-vous la mise en œuvre opérationnelle de votre consultation pour ce qui est des modifications?

Mme ISABELLE GAUTHIER :

2460 C'est assez difficile à déterminer. Malheureusement, je ne peux pas donner de dates parce que la première grande étape c'est la mise à jour, c'est de terminer la mise à jour et la publication dans le fond à la Gazette officielle du Québec, du *Règlement sur les espèces fauniques menacées ou vulnérables et leurs habitats*. Et cette étape-là elle n'est pas encore achevée. Donc, tant que ça ce n'est pas fini, ça va être difficile pour moi de donner des délais. Vous comprendrez que je ne suis pas tributaire de ces délais-là.

2470 Donc, ça va venir d'une décision ministérielle dans les prochains mois, peut-être prochaines années. Je ne peux pas vraiment donner de détails là-dessus et de dates dans le fond. Les dates ne sont pas connues.

LE PRÉSIDENT :

2475 O.K. Vous avez un processus ou vous signalez que vous consultez les instances régionales et interministérielles. Vous parlez des instances régionales, est-ce que c'est des instances administratives? Est-ce que c'est des particuliers? Est-ce que c'est des consultations publiques? De quelle façon ça fonctionne? À qui s'adresserait cette consultation en quelque sorte?

Mme ISABELLE GAUTHIER :

2480 En fait, c'est variable selon les espèces, parce qu'il n'y a pas une espèce qui a un habitat qui est le même. Donc, une tortue des bois, bien on va consulter des intervenants qui sont différents.

2485 Dans le cadre du béluga du Saint-Laurent, il devra y avoir des consultations faites au niveau de la région ou des régions touchées, parce qu'on sait qu'ils sont dans le Saint-Laurent. Donc, il y a des régions autant au sud du Saint-Laurent qu'au nord du Saint-Laurent.

2490 C'est des consultations de ministère à ministère, mais on peut également consulter l'ensemble des intervenants nécessaires. Donc, si par exemple c'est une marina ou des

associations quelconques par exemple les pilotes du Saint-Laurent ou autre, donc l'ensemble des intervenants qui pourraient potentiellement être impactés par le règlement, pourraient être consultés lors des consultations.

2495 Donc, ce n'est pas nécessairement des grandes consultations publiques comme on le voit aujourd'hui avec le BAPE, mais on a l'obligation de consulter l'ensemble des intervenants ciblés ou qui pourraient être plus ou moins intéressés ou impactés par la mise en place d'un règlement.

LE PRÉSIDENT :

2500 D'accord. Est-ce que c'est en amont ou en aval de la publication du projet de règlement?

Mme ISABELLE GAUTHIER :

2505 C'est en amont. C'est sûr qu'on fait toujours un plan préliminaire, parce qu'on ne peut pas consulter les gens avec du vent. Donc, on fait toujours une cartographie préliminaire pour montrer aux gens : voici ça, c'est notre intention. On fait des consultations et à la suite des consultations on peut apporter au besoin des modifications.

LE PRÉSIDENT :

2510 Puis il y a l'étape officielle de la Gazette officielle avec un délai de consultation qui coure en fonction des commentaires possibles que les intervenants pourraient faire dans le cadre formel de la publication à la Gazette officielle ou encore c'est exécutif à partir du moment où il est publié?

Mme ISABELLE GAUTHIER :

2520 Il y a deux choses. Pour la mise à jour du *Règlement sur les espèces fauniques menacées ou vulnérables*, on a l'obligation dans le fond de publier à la gazette officielle du Québec pour une période de consultation de 45 jours.

2525 Donc, il y a une prépublication pendant une période de 45 jours à laquelle l'ensemble des citoyens du Québec, donc que ça soit des citoyens, je dirais réguliers ou que ça soit des groupes comme tels, peut émettre des commentaires ou des préoccupations pendant cette période-là.

 Il y a une mise à jour, par la suite, au besoin du règlement, qui est faite avant la publication finale, tant qu'il s'agit d'une cartographie légale d'un plan, le plan est publié à la Gazette officielle et il vient en vigueur 15 jours après la première publication à la Gazette officielle du Québec.

2530

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie de ces précisions, Madame Gauthier. Alors, je céderais la parole maintenant à monsieur Beaufiles de Parcs Canada.

2535

M. PIERRE BEAUFILS :

2540

Donc, c'est un complément d'information. Au niveau fédéral c'est la *Loi sur les espèces en péril* qui s'applique. Par contre, une fois qu'un animal est désigné, obtient un statut légal que ça soit menacé, préoccupant ou en voie de disparition, il y a un niveau de protection qui se met en place et les ministères, agences on a la responsabilité d'utiliser leurs outils légaux pour rehausser la protection des animaux.

2545

Par exemple pour Parcs Canada ça représente, nous on utilise le *Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay-Saint-Laurent* pour protéger les bélugas. Pêches et Océans peut utiliser le *Règlement sur les mammifères marins* et maintenant, je pense, Transports Canada a des nouvelles dispositions en vertu de la *Loi sur la marine marchande* pour rehausser la protection, mettre des zones de protection pour les animaux, par exemple les épaulards, sur la côte ouest avec les épaulards.

2550

Donc, on utilise la loi, mais on utilise la réglementation et nos outils légaux existants pour rehausser la protection.

2555

LE PRÉSIDENT :

Alors merci, Monsieur Beaufiles. Alors, voilà pour les éléments de réponse. Évidemment, je rappelle qu'on est à pied d'œuvre pour s'assurer de la présence de Pêches et Océans vendredi matin et éventuellement pouvoir les interpellier sur ce sujet.

2560

Mme ALEXANDRA DUPPÉRÉ :

Est-ce que la présentation de madame Gauthier va être disponible?

2565

LE PRÉSIDENT :

Oui. La présentation de madame Gauthier. Vous me faites un rappel salutaire. Pour l'Administration portuaire, on comprend que la présentation, les diapositives que vous nous avez présentées seront déposées également. Merci beaucoup.

2570 **Mme ALEXANDRA DUPPÉRÉ :**

Merci.

2575

M. ADRIEN GUIBERT-BARTHEZ

LE PRÉSIDENT :

2580

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Pierre Charbonneau, s'il vous plaît. Monsieur Charbonneau. Alors, monsieur Charbonneau ne répond pas. Alors, j'inviterais maintenant monsieur Adrien Guibert-Barthez, s'il vous plaît.

Bonjour, Monsieur Guibert-Barthez.

2585

M. ADRIEN GUIBERT-BARTHEZ :

2590

Bonjour, Monsieur Bergeron. Monsieur Bergeron, j'aurais une question sur la présence de monsieur Carl Laberge à la table ainsi que monsieur Frédéric Lebrun. Je ne comprends pas, étant donné que monsieur Laberge a des intérêts professionnels dans le projet de GNL, étant président de la Chambre de commerce et ardent défenseur du projet de GNL. Et que Frédéric Lebrun a été embauché comme lobbyiste pour le projet de GNL par le passé?

LE PRÉSIDENT :

2595

Écoutez, Monsieur, disons, qu'on ne fait pas de vérification préalable. On se fie à la bonne foi et à l'intelligence des personnes-ressources que l'on sollicite. Et c'est eux qui nous désignent précisément les personnes qui vont les représenter. Alors, écoutez, on ne fait pas de recherche bibliographique sur les expériences professionnelles antérieures de ces personnes. Ils ont été désignés par les organismes qu'ils représentent. Ce n'est pas un choix de la commission, c'est un choix des organismes qui les ont délégués.

2600

Alors, je vous inviterais, si vous avez une préoccupation à ce sujet, de leur faire part à leurs organisations.

2605

M. ADRIEN GUIBERT-BARTHEZ :

2610

Est-ce que Transports Canada n'aurait pas pu répondre aux questions sur le nombre de navires ou Pêches et Océans Canada aussi s'ils avaient été là?

LE PRÉSIDENT :

2615

Là écoutez, là on parle de cuisine au niveau d'une commission d'enquête, Monsieur Guibert-Barthez. Si vous avez des doutes ou si vous avez vraiment quelque chose d'officiel, de formel qui mettrait en doute la probité de ces personnes, je vous inviterais de faire une plainte écrite à la commission et à l'organisme qu'ils représentent.

2620

M. ADRIEN GUIBERT-BARTHEZ :

C'est une question sur la procédure. Donc, c'est...

2625

LE PRÉSIDENT :

C'est ce que je vous explique. Alors nous, on se fie à la bonne foi des gens qui nous délèguent ces personnes. Alors, si vous avez quelques doutes que ce soit, je vous demande d'interpeller ces organisations.

2630

M. ADRIEN GUIBERT-BARTHEZ :

Parfait, merci.

2635

LE PRÉSIDENT :

Merci pour vos questions.

2640

M. PIERRE CHARBONNEAU

LE PRÉSIDENT :

2645

Alors, un retour de monsieur Charbonneau. Monsieur Pierre Charbonneau.

M. PIERRE CHARBONNEAU :

2650 Oui, Monsieur le président, vous m'entendez?

LE PRÉSIDENT :

2655 Oui, Monsieur Charbonneau, nous vous entendons. Le miracle de la technologie.

M. PIERRE CHARBONNEAU :

J'ai eu un problème technique tantôt. Des fois on se demande...

2660 **LE PRÉSIDENT :**

...Alors nous vous écoutons.

M. PIERRE CHARBONNEAU :

2665 Oui. Alors, ma question porte sur une intervention de monsieur Chion hier. Alors, il a donné plusieurs chiffres et puis j'aimerais m'y retrouver, parce qu'il a parlé de 5 % de la population des bélugas dans le Saguenay, et ensuite 50, 60 % de la population va être affectée.

2670 Donc, j'aimerais me retrouver parce qu'aujourd'hui dans les médias on véhicule des chiffres complètement erronés sur les pourcentages. Donc, ces données-là c'est des données qui ne sont pas nouvelles, elles ne sont pas issues de l'étude qui vient d'être démarrée il y a un an. Ça remonte à un rapport qui a été présenté lors des audiences canadiennes sur le Terminal de la Rive-Nord, donc le troisième port.

2675 Alors, je voudrais savoir où sont les vrais chiffres pour ne pas induire la population en erreur.

LE PRÉSIDENT :

2680 D'accord. Alors, on pourrait demander une précision. Alors, comme monsieur Chion a intervenu pour le ministère de la Faune et des Parcs, est-ce que vous pourriez nous préciser exactement les chiffres. Est-ce qu'ils font partie de l'étude, du rapport d'étape que vous avez produit, Monsieur Chion?

2685

On va compléter l'information.

M. PIERRE CHARBONNEAU :

2690

Donc, si vous voulez savoir d'où viennent les chiffres, c'est sur le dossier 115976F.DDF à l'Agence canadienne d'évaluation. Ça a été signé par monsieur Michaud ça, en 2016.

LE PRÉSIDENT :

2695

D'accord. Alors, pour les chiffres plus précisément on a en salle actuellement monsieur Chion, alors qu'il va vous préciser exactement où sont les chiffres en supposant qu'ils feront partie de l'étude du rapport d'étape que vous avez produit. Ce document a été déposé à la commission. Alors, sans présumer, s'il n'est pas déjà en ligne il doit être incessamment disponible en ligne sur le site de la commission.

2700

Alors, je laisse monsieur Chion compléter l'information.

M. CLÉMENT CHION :

2705

Merci pour cette question. Effectivement, ces chiffres proviennent de notre étude les analyses scientifiques. Puis je vais passer tout de suite le micro à monsieur Michaud qui travaille évidemment avec nous sur ce programme scientifique, qui va expliquer d'où viennent les autres chiffres dont monsieur Charbonneau parle.

2710

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Alors, monsieur Michaud.

2715

M. ROBERT MICHAUD :

Alors, dans le document auquel ce monsieur, je m'excuse je n'ai pas attrapé son nom, monsieur Charbonneau a fait référence, c'est un document, un commentaire qu'on a fait sur une évaluation environnementale qui est en cours pour le projet de, je crois, Arianne Phosphate.

2720

Dans une première étude d'évaluation de l'impact, l'augmentation du trafic sur les bélugas, WSP avait utilisé un chiffre qui est tout à fait juste, mais peut-être hors contexte, qui était qu'à tout moment dans la population des bélugas du Saint-Laurent, on peut s'attendre à trouver environ 50 bélugas dans le Saguenay.

2725

Je reviens aux inventaires aériens dont on parlait. Ce chiffre-là dérive de ces inventaires aériens. On fait le parcours de l'ensemble de l'habitat puis en moyenne on trouve 50 bélugas, donc à peu près 5 % des effectifs qu'on estime autour de 1 000. En fait, cette estimation-là varie entre 2.5 et 5 %.

2730

Et dans une des premières évaluations de l'impact que l'augmentation du trafic dans le Saguenay sur les bélugas, WSP avait utilisé ce 5 % là pour dire : bon, bien cette augmentation-là allait affecter 5% des bélugas.

2735

Et dans mon commentaire à l'agence d'évaluation environnementale, j'avais souligné cette utilisation erronée des chiffres ou cette interprétation erronée des chiffres et avais proposé un calcul approximatif de la proportion des bélugas qu'on peut s'attendre à retrouver des individus, qu'on peut s'attendre à retrouver dans le Saguenay.

2740

Et ça, c'était présenté dans cette évaluation-là comme des données non publiées et une estimation sommaire. D'ailleurs, je suis assez fier de cette estimation sommaire là, parce que la vérification rigoureuse qu'on vient de publier tombe presque exactement dans les mêmes chiffres.

2745

On estimait à l'époque qu'environ 33 à 66 % des individus qui composent la population des bélugas étaient susceptibles d'utiliser le Saguenay à un moment donné ou à un autre. Évidemment, pas tous en même temps ou très rarement autant en même temps dans le Saguenay.

2750

Et ce chiffre-là est très, très important en fait, parce que c'est une des charnières pour tenter d'évaluer l'impact de l'augmentation du bruit dans un des secteurs, mais on aura la même question, si on veut évaluer l'augmentation du bruit dans le secteur de Cacouna par exemple, on aura exactement la même problématique, on procédera de la même façon.

2755

Et dans, par exemple l'évaluation que nos collègues de Pêches et Océans Canada ont faite, l'évaluation de l'impact de l'augmentation du trafic dans le Saguenay, ils sont arrivés un peu avec la même problématique.

2760

Et dans la conclusion de leur rapport qui remonte à 2018, ils ont fait la même chose que WSP à l'époque. Ils ont dit : bon, bien, on n'a pas de meilleure estimation, mais on va travailler avec ce 5 % là. 5 % des effectifs qu'on peut s'attendre à retrouver à un moment donné, et on va distribuer l'effet de l'augmentation du bruit proportionnellement à ce 5 % là.

2765 Et arrive avec une conclusion qui est un peu mi-figue, mi-raisin dans ce rapport-là, parce que c'est assez particulier, il faut lire attentivement la conclusion qui n'est pas alambiqué, mais qui demande une lecture rigoureuse.

2770 On dit que selon cette évaluation-là, l'effet de l'augmentation du trafic, si je la répartis sur ce 5 % là, elle n'est pas très importante. Mais on reconnaît que ce n'est pas la bonne façon de faire, mais on ne peut pas faire mieux que ça, parce qu'on n'a pas les nouveaux chiffres.

2775 Et c'est une des premières choses à laquelle on s'est attardé avec l'équipe de monsieur Chion, à savoir transformer l'évaluation *back-of-the-envelope* que j'avais faite de 33 à 66 % à une évaluation rigoureuse, et c'est les chiffres, les autres chiffres auxquels monsieur Charbonneau fait référence.

2780 Le 50 % des adultes connus dans la population des bélugas du Saint-Laurent ont été observés dans le Saguenay, certains très régulièrement, certains presque tous les jours. Et si on s'intéresse seulement au segment des femelles, c'est 67 % des femelles connues de la population des bélugas du Saint-Laurent qui utilisent le Saguenay.

2785 Et pourquoi cette information-là est si importante, et dans les résultats que l'équipe du docteur Chion ont communiqué au mois d'août, on en voit l'importance. C'est que si on tient compte de ces particularités dans la distribution et dans les préférences des bélugas, bien les projections qu'on est capable de faire de l'effet de l'augmentation du trafic sont très différentes.

2790 Puis dans le rapport de monsieur Chion on voit des résultats dans deux contextes, c'est-à-dire qu'on fait rouler les simulations au niveau trafic actuel et dans les projections d'augmentation dans deux contextes.

2795 Un contexte où on laisse nos bélugas se répartir dans la population. C'est un modèle de simulation. C'est un gros jeu vidéo. On laisse les bélugas se répartir de telle sorte qu'à tout moment il y a environ 5 % des bélugas, c'est la seule contrainte qu'on donne dans le Saguenay. On s'assure juste que nos bélugas se déplacent puis qu'ils reproduisent les répartitions spatiales des effectifs approximatifs.

2800 Puis après ça, là on calcule l'effet de l'augmentation du trafic dans ce contexte-là. Après ça, on fait une deuxième série de simulation, mais cette fois-ci on informe les bélugas, on leur dit à ces petits points blancs là dans le jeu vidéo qui sont des bélugas puis qu'ils ont des préférences.

2805 Et ces préférences sont calculées à partir de ces données-là. C'est-à-dire qu'on calcule techniquement, mais c'est assez facile à comprendre, on calcule la probabilité que si j'ai vu un béluga dans le Saguenay, c'est quoi les probabilités que je le revoie à L'Île-aux-Coudres ou à Rimouski, Forestville ou à Cacouna.

2810 Là, je fais ça pour tous les bélugas. On refait la simulation avec cette information-là. Alors, les bélugas qui vont souvent dans le Saguenay retournent souvent dans le Saguenay, ceux qui n'y vont pas souvent, ils n'y vont pas souvent.

2815 Puis quand je refais mon exercice de mesurer l'effet de l'augmentation du trafic sur l'exposition des bélugas, bien pour les bélugas qui fréquentent le Saguenay régulièrement, cette première évaluation qui est très sommaire, en fait on nous a tordu le bras pour la faire, le gouvernement du Québec nous a demandé de sortir les premiers résultats après la première année. Parce qu'ils savaient que cet exercice-là entre autres s'en venait, mais beaucoup d'autres projets aussi.

2820 Alors, quand on fait ce premier exercice-là, nos prédictions de l'exposition des bélugas sont triplées. Ça fait que si je tiens compte de la structure sociale et des préférences pour les habitats, ce qu'on obtient comme résultat c'est une exposition trois fois plus importante que si on n'en tient pas compte.

2825 Je sais que ça fait beaucoup de chiffres, mais ce qui est important dans ce résultat-là c'est que... puis je faisais référence dans mon autre intervention, on détient énormément d'informations sur les bélugas du Saint-Laurent. Ce n'est pas des chèvres. C'est des animaux sociaux qui ont une vie sociale complexe.

2830 Certains bélugas sont des *affectionados* de la baie Sainte-Marguerite. Alors, eux, ils aiment beaucoup le travail de monsieur Beaufile et de son équipe qui protègent la baie Sainte-Marguerite, parce que certains bélugas sont des bélugas de la baie Sainte-Marguerite. Certains bélugas sont des bélugas de Kamouraska puis on ne les voit jamais à baie Sainte-Marguerite.

2835 Et quand on prend en compte ce niveau d'information, puis on est capable de le faire maintenant et l'outil du docteur Chion nous permet de le faire, ce qu'on ne pouvait pas avant, quand on fait ça, on obtient des mesures d'exposition très différentes.

2840 Puis si vous me permettez, un aparté important. En biologie de la conservation quand on examine les enjeux qui touchent des espèces aussi complexes que les bélugas, on ne s'intéresse pas seulement au nombre démographique de bélugas. Il y a 900 ou 1 000 bélugas puis on veut

les protéger. Dans les populations comme celle-là, il y a des unités, ce qu'on appelle des unités de conservation, c'est-à-dire il y a des communautés, il y a des clans, il y a des bandes et la protection de l'ensemble dépend de la santé de la protection de chacune de ces unités-là.

2845

Ça fait que même si on n'affectait peu de bélugas, mais si on les affecte beaucoup, l'impact sur une communauté, et c'est ce que l'exercice du docteur Chion nous permet de faire maintenant, l'impact sur une communauté pourrait être important.

2850

Alors, si on précipite le déclin d'un segment de la population, parce qu'eux vont être impactés beaucoup plus que d'autres, bien là, on peut avoir des effets de domino dans un système comme ça. Ça fait qu'en conservation, ces chiffres-là, même si c'est un peu technique c'est très important.

2855

Alors, on avait fait une estimation sommaire pour répondre à l'approche approximative de WSP. Pêches et Océans avait pris la même approche, mais eux avaient reconnu que c'était une approche approximative à défaut de mieux. Et là, pressé par le gouvernement du Québec d'arriver à des premiers résultats et avec le génie de l'équipe de Clément, bien on a pu produire ces premiers résultats-là, mais j'étais assez fier d'avoir eu une bonne intuition. Je connais mon béluga 101.

2860

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci de ces précisions, Monsieur Michaud. À moins que je ne me trompe, sur la base de l'étude d'impact que vous allez nous déposer pour Arianne Phosphate, est-ce que ces chiffres-là sont inclus dans votre étude d'impact?

2865

M. CARL LABERGE :

Sur le document auquel on avait les scénarios qu'on va vous déposer, exactement, là. En fait c'est les mêmes données de base qui avaient été reprises. Je n'ai pas, ce que GNL Québec a déposé je n'ai pas vu cette partie-là, mais ce qu'on avait déposé dans ce temps-là c'était basé sur des données de sites qui avaient été pris puis des calculs qui sont similaires, qui avaient été faits aussi par WSP. Donc, vous devriez retrouver ces données-là auxquelles monsieur Michaud a fait référence, effectivement.

2875

LE PRÉSIDENT :

Je le précise, là, c'est pour monsieur Charbonneau. Alors, vous nous demandiez où sont les chiffres, bien il y a déjà une partie des chiffres qui sont dans le document que l'Administration

2880

portuaire de Saguenay va nous déposer puis qui étaient déjà mentionnés dans l'étude d'impact du terminal d'Arianne Phosphate. Et l'étude, le rapport d'étape de monsieur Chion serait également disponible sur le site même de la commission pour lequel vous allez vous référer. Il y a même une troisième façon aussi de contre-vérifier ce que vous cherchez comme référence.

2885

À terme, les comptes rendus des audiences publiques vont être rendus disponibles par écrit. Donc, ça va faire partie intégrante de la documentation et vous pourrez vous référer à la présentation de monsieur Michaud et aux échanges que nous avons eus sur le sujet au cours des audiences.

2890

M. PIERRE CHARBONNEAU :

Alors, ce que je comprends c'est que les proportions c'est toujours relatif et c'est important, c'est de voir les grandeurs absolues quand elles sont en jeu. Donc, trois fois pas grand-chose ça donne toujours pas grand-chose. Pour 5 % il faut regarder le taux d'impact d'une fluctuation en rapport à la situation actuelle. Donc, c'est parfait. Je vais regarder ça, prendre ça en considération.

2895

LE PRÉSIDENT :

En souhaitant qu'on puisse vous avoir, qu'on puisse s'assurer de votre présence en deuxième partie, que vous veniez présenter un mémoire.

2900

Alors, Monsieur Pilotto.

2905

M. PIERRE CHARBONNEAU :

Absolument. Je vous remercie beaucoup. Salutations à tous.

2910

LE PRÉSIDENT :

Merci.

LE COMMISSAIRE :

2915

Bon, on a le droit à des félicitations. Monsieur Michaud, si je comprends bien ce que vous venez de dire par rapport à... donc, des mesures qui viendraient améliorer ou protéger l'environnement de vie du clan baie Sainte-Marguerite aurait aucun impact sur le clan Kamouraska?

2920

M. ROBERT MICHAUD :

2925

Il faut annualiser. Parce qu'éventuellement ces animaux-là migrent et vont se déplacer ailleurs et vont partager un même habitat pendant une partie de l'année. Mais effectivement, l'augmentation du trafic dans le Saguenay par exemple, va avoir plus d'impact sur la communauté qui utilise plus fréquemment le Saguenay que sur les autres.

2930

Cette utilisation, cette ségrégation spatiale, cette partition spatiale de la société des bélugas n'est pas hermétique et elle varie selon la saison. On a des indications qui suggèrent qu'il y a des bélugas de Kamouraska qui vont dans le Saguenay au printemps, parce qu'il y a peut-être des proies qui les attirent.

2935

Mais essentiellement, vous avez raison, les impacts de nos activités humaines, puis on est en train d'examiner par exemple si l'incidence élevée de cancer observée chez les bélugas du Saint-Laurent pourrait être entre autres reliée avec les habitudes qu'ont les bélugas ou certains bélugas à fréquenter plus le Saguenay.

2940

Une de nos hypothèses qui illustre bien cette spécificité des menaces, c'est qu'une des prédictions qu'on a faite puis qu'on va essayer de vérifier éventuellement, puis on arrive au moment où on commence à avoir les données pour le faire, c'est que les bélugas, les femelles ou les mâles qui fréquentent le Saguenay devraient avoir été plus susceptibles de développer des cancers que les bélugas de Kamouraska par exemple.

2945

LE COMMISSAIRE :

Et je reviens à votre taux d'attrition observé. Est-ce que vous avez été en mesure de mesurer s'il était le même parmi tous les clans ou c'est un chiffre général pour l'ensemble de la population?

2950

M. ROBERT MICHAUD :

Pour l'instant, c'est une observation démographique sur l'ensemble des clans. Et j'ai deux étudiants qui travaillent là-dessus puis on a du financement de Pêches et Océans pour accélérer ces analyses-là, parce que c'est des données qui vont être importantes.

2955

On peut soupçonner qu'il y ait des trajectoires démographiques différentes dans les communautés. Est-ce qu'elles sont assez distinctes ces communautés-là? Parce qu'on se rappelle que cette ségrégation socio-spatiale elle est aussi temporelle. Et qu'on soupçonne qu'elle

2960

disparaît à l'automne et pendant les migrations d'hiver. Alors, qu'il y a une mixité beaucoup plus grande.

2965

Alors là, de départager quelles des menaces qu'ils rencontrent au cours d'un cycle annuel a un effet sur leur démographie, la croissance. Est-ce que c'est parce qu'ils mangent moins bien l'hiver ou que l'hiver ils sont exposés à des conditions plus rigoureuses, parce qu'il y a plus de glace? On en sait beaucoup, mais on ne saura pas tout, ça c'est certain. Mais c'est des belles questions, pour un chercheur comme moi, c'est des questions fabuleuses ce que vous soulevez là.

2970

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci, Monsieur Michaud, de votre intervention.

2975

Mme ALICE-ANNE SIMARD

2980

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'inviterais maintenant madame Alice-Anne Simard, s'il vous plaît. Bonjour.

2985

Mme ALICE-ANNE SIMARD :

Bonjour, Monsieur le président. Donc, je suis la directrice générale de Nature Québec. Tout d'abord, on a parlé tout à l'heure un peu de la Charte. Bien, on a eu droit à une deuxième présentation de la Charte de protection pour les mammifères marins. Je suggère au promoteur de soumettre cette charte-là à une analyse scientifique.

2990

On a eu un peu monsieur Michaud qui en a parlé, mais ça pourrait être intéressant, s'ils sont vraiment de bonne foi dans cette présentation de la charte, de la soumettre pour qu'elle soit évaluée par des chercheurs sur son efficacité pour protéger les mammifères marins.

2995

Et mon autre recommandation aussi, j'attends toujours ma réponse de Pêches et Océans Canada concernant justement cette charte-là. Mais bon, espérons qu'ils vont être là ce vendredi. Si jamais ils ne sont pas là, bien évidemment, aussi monsieur Michaud en a parlé, leur avis a été déposé à la commission, leur avis qui date de 2018. Je vous invite à le lire vraiment attentivement. Et même si...

LE PRÉSIDENT :

3000

Avez-vous des questions?

Mme ALICE-ANNE SIMARD :

3005

Oui, oui, ça vient.

LE PRÉSIDENT :

3010

S'il vous plaît.

Mme ALICE-ANNE SIMARD :

3015

Parce que je ne sais pas si la commission en fait pourrait même demander à Pêches et Océans Canada de faire un nouvel avis concernant les nouvelles données qui ont été montrées par monsieur Michaud.

Ma question concerne le temps que les méthaniers vont prendre pour se déplacer en amont et en aval sur le fjord?

3020

Donc, ce que je comprends c'est qu'entre le site de l'usine de liquéfaction et Les Escoumins, les bateaux vont circuler à une vitesse de 10 nœuds. Donc, dans cette distance-là, c'est environ, peut-être environ 130 kilomètres qu'il y a. Donc, pour 10 nœuds, 10 nœuds, ça correspond à peu près à 18.5 kilomètres-heure. Si on fait le calcul, ça va prendre à un méthanier donc sept heures pour traverser des Escoumins jusqu'aux usines de liquéfaction. Et rendu là, le

3025

bateau va être stationné pendant 15 à 17 heures et il va devoir revenir aussi pour un autre 7 heures.

On se ramasse bien, si on fait les calculs à plus de 24 heures quand même là, de transport. Donc, entre 29 et 31 heures par méthanier. Considérant qu'il va y avoir un méthanier par jour, on en conclut donc qu'il va y avoir toujours un méthanier sur le fjord et que même des méthaniers vont devoir se croiser.

3030

Est-ce que mes calculs sont exacts?

3035

LE PRÉSIDENT :

3040 Madame Fortin?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

3045 Oui. Merci, Monsieur le président. Bien, d'abord, Madame Simard, ça serait avec plaisir que si les gens de monsieur Chion ou monsieur Michaud acceptent de regarder ou d'analyser notre charte. Nous, on est très ouvert à la bonifier puis à la travailler de concert.

3050 Comme je le mentionnais un petit peu plus tôt aujourd'hui, je pense qu'il y avait une certaine réserve de la part des scientifiques de par le fait que nous sommes un projet sous évaluation, et cette réserve-là elle est tout à fait légitime. Mais dans l'avenir, nous sommes tout à fait ouverts à ce que notre charte soit analysée de facto par les scientifiques.

3055 Donc, pour répondre à votre question concernant les transits. On en a parlé tout à l'heure, un transit, bien un transit, un méthanier qui va être à quai, donc va prendre entre 15 et 17 heures pour le remplissage. Et par la suite va retourner vers Les Escoumins et puis bon, éventuellement sortir au détroit de Cabot et s'en aller vers sa destination. Donc ça, c'est pour une journée.

3060 Il n'y aura pas de méthaniers qui vont se croiser comme monsieur Sylvain Ménard l'expliquait tout à l'heure, il y aura toujours seulement qu'un méthanier à quai. Donc, il n'y aura pas de possibilité de croisement. Quand on parlait d'un passage par jour, il faut calculer que sur deux jours c'est le même.

3065 Donc, un qui arrive et le lendemain c'est le même qui repart. Et le troisième jour c'est un autre bateau qui revient. Donc, il n'y aura pas de croisement de méthanier. Ça sera toujours un méthanier à la fois.

Mme ALICE-ANNE SIMARD :

3070 Donc, le croisement va probablement se faire à ce moment-là plutôt sur le Saint-Laurent, parce qu'éventuellement avec les heures il faut qu'à un moment donné ils se croisent...

LE PRÉSIDENT :

3075 Oui. C'est à moi que vous parlez, Madame.

Mme ALICE-ANNE SIMARD :

3080 Oui, excusez. Oui, vous avez raison, Monsieur le président. Donc, c'est ce que je comprends. Ce qui veut dire que sans croisement c'est une bonne chose, parce que je ne sais même pas comment ça serait possible à certains endroits sur le Saguenay que deux immenses méthaniers se croisent. Mais reste que donc, il y aura toujours sur le Saguenay, dans le fjord, dans le coin de Tadoussac, il y aura toujours en permanence un méthanier.

3085 **LE PRÉSIDENT :**

Alors là, on est dans l'opinion, Madame Simard.

Mme ALICE-ANNE SIMARD :

3090 Non...

LE PRÉSIDENT :

3095 Je m'attends sûrement à ce que vous nous fassiez part de l'ensemble de vos observations dans le cadre de la prochaine étape de la consultation...

Mme ALICE-ANNE SIMARD :

3100 ...Est-ce qu'il y aura toujours un méthanier sur le Saguenay? Est-ce qu'il y aura toujours un méthanier sur le Saguenay en permanence qu'il soit à quai ou qu'il soit en déplacement?

LE PRÉSIDENT :

3105 Oui. Là, on est en deuxième question aussi. Alors, réglons l'histoire de l'opinion, je m'attends à ce que vous veniez en deuxième partie pour que vous nous précisiez vos attentes en regard du projet.

Mme ALICE-ANNE SIMARD :

3110 Donc, pendant 25 ans il y aura toujours un méthanier sur le Saguenay en permanence?

3115

LE PRÉSIDENT :

On va chercher la réponse auprès de madame Fortin puis de son équipe.

3120

Mme STÉPHANIE FORTIN :

Oui. Donc, en fait je demanderais à monsieur Ménard de compléter l'information pour le bénéfice de madame Simard.

3125

M. SYLVAIN MÉNARD :

En fait, présentement, le lieu de croisement théorique du méthanier est difficile à prévoir. Ça va dépendre où il s'en va et d'où l'autre arrive. Ça pourra être en mer, ça pourrait être dans le golfe. On n'est pas en mesure de dire exactement où il y aura croisement. Mais on est en mesure de confirmer qu'il n'y aura pas de croisement de méthaniers dans le Saguenay.

3130

LE PRÉSIDENT :

La question de madame Simard c'est, est-ce qu'il va y avoir la présence d'un méthanier à tous les jours soit en entrant, soit en sortant. Je crois que c'est ça le sens de la question de madame Simard.

3135

M. SYLVAIN MÉNARD :

Oui. On prévoit effectivement un passage par jour.

3140

LE PRÉSIDENT :

Merci de votre réponse. Merci de votre intervention, Madame Simard.

3145

Mme ALICE-ANNE SIMARD :

Merci.

3150

3155

Mme ALEXANDRA BOUCHARD

LE PRÉSIDENT :

3160

Alors, j'inviterais maintenant Alexandra Bouchard, s'il vous plaît, à venir nous soumettre sa question.

Mme ALEXANDRA BOUCHARD :

3165

Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

3170

Bonjour, Madame. Ma question concerne une nouvelle fois les eaux de ballast. Donc, la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, commande l'introduction du système de gestion des eaux de ballasts à bord des navires internationaux. Plusieurs technologies sont actuellement homologuées telles que l'électrochloration, l'ozonisation ou l'irradiation UV.

3175

Les promoteurs ont mentionné lors des travaux de la présente commission que le système qui sera utilisé par ces navires-citernes sera l'électrochloration. Quels sont les effets potentiels du rejet des eaux de ballast chlorées dans l'écosystème du Saguenay versus les effets potentiels d'eaux de ballast traitées par ozonisation ou irradiation UV et pourquoi le choix s'est porté sur le traitement d'électrochloration?

3180

LE PRÉSIDENT :

Alors, Madame Fortin.

Mme STÉPHANIE FORTIN :

3185

Oui. Effectivement, donc nous avons confirmé hier, quand on parlait des navires méthaniers qui seraient équipés de ce type de système là par électrochloration. Donc, je demanderais à monsieur Ménard d'expliquer pour répondre à la question de madame Bouchard, s'il vous plaît.

3190

M. SYLVAIN MÉNARD :

3195

En fait, le choix n'est pas arrêté et final. On aura une préférence pour la technologie d'électrochloration qui est une technologie qui est plus facilement utilisable dans différents types d'eaux, c'est-à-dire qu'on utilise l'eau de mer pour fabriquer le chlore à même le navire. C'est des technologies qui sont plus stables et éprouvées. En fait, c'est un peu la même chose qu'on fait avec l'eau potable.

3200

Donc, les conséquences environnementales du rejet d'eau chlorée sont essentiellement les mêmes que... c'est de l'eau qui a été traité avec du chlore. Donc, un peu comme si on rejetait de l'eau potable en fait dans le Saguenay.

3205

Les autres technologies on les connaît moins bien, mais c'est toutes des technologies qui sont approuvées par l'OMI. Donc, la sélection finale du module de traitement sera faite en conformité avec la réglementation qui sera en vigueur en 2024 au Canada et selon les réglementations de l'OMI.

3210

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous avez un plan B? Vous dites que votre choix final n'est pas encore déterminé.

3215

M. SYLVAIN MÉNARD :

Bien, en fait ça sera à l'armateur lors de la construction finale du navire à proposer le système qui convient. Mais tout système qui respecte les réglementations ainsi que l'homologation de l'OMI sera étudié ou analysé, mais devra être conforme aussi avec les utilisations dans les différents ports ou les différents endroits où on devra utiliser le système. Ce n'est pas tous les systèmes qui sont conformes avec tous les types d'eau. Les navires qui naviguent ou qui vont s'en aller dans les Grands Lacs ne pourront pas utiliser le système d'électrochloration dû à l'absence d'eau salée par exemple.

3225

LE PRÉSIDENT :

O.K. Donc, sans vous mettre en difficulté, vous êtes un petit moins affirmatif aujourd'hui. Le choix définitif de la technologie pour ce qui est de la gestion des eaux de ballast n'est pas encore déterminé?

3230

M. SYLVAIN MÉNARD :

3235 En fait, nous...

LE PRÉSIDENT :

3240 ...Ce que je comprends c'est que vous privilégiez ce système-là?

M. SYLVAIN MÉNARD :

Effectivement. On privilégie ce système qui...

3245 **LE PRÉSIDENT :**

3250 ...Mais ça va être conditionnel, en quelque sorte, avec l'entente, les discussions que vous allez avoir avec l'armateur puis des contraintes que vous allez rencontrer au regard des marchés d'exportation que vous visez. Pour résumer la réponse, là.

M. SYLVAIN MÉNARD :

3255 Bien, en fait, on devra nous confirmer, nous démontrer que le système est l'équivalent de ce qu'on veut installer sur les navires.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Ça représente des volumes de combien?

3260 **M. SYLVAIN MÉNARD :**

Ah on mentionnait hier 70 000 mètres cubes d'eau.

LE PRÉSIDENT :

3265 Puis évidemment c'est l'intégralité de ce volume-là qui serait délestée en quelque sorte? Le bateau n'en garde pas ou...

3270

M. SYLVAIN MÉNARD :

Oui, tout à fait.

3275

LE PRÉSIDENT :

Merci. Peut-être pour le MFFP, un élément qui pourrait rentrer en ligne de compte au niveau de l'évaluation environnementale, au niveau de l'habitat?

3280

Mme SOPHIE HARDY :

Ce sont des questions qu'on pourrait avoir effectivement, mais ça n'a pas été mentionné, à mon souvenir, dans l'étude d'impact. Là, on n'a pas regardé, mais là je me questionne. Peut-être par rapport aux concentrations de chlore qui vont effectivement se ramasser dans le milieu marin, puis le facteur de (inaudible), mais là, on n'a pas fait l'analyse.

3285

LE PRÉSIDENT :

Donc, ça serait à évaluer chez vous quant à la pertinence, comment dire, d'exiger ou non des choses en termes d'encadrement, en cas de délestage dans le milieu?

3290

Mme SOPHIE HARDY :

Bien, peut-être, mais ça serait aussi à évaluer avec le ministère de l'Environnement au niveau des rejets. C'est plus au niveau de leur loi. Puis comme je disais, nous on peut donner des avis par rapport à l'impact qu'on pourrait anticiper pour la...

3295

LE PRÉSIDENT :

...O.K. Alors, le ministère de l'Environnement, Monsieur Michon.

3300

M. PIERRE MICHON :

Je vais donner une réponse semblable. C'est qu'on va en tenir compte dans notre analyse, s'il y a des rejets relatifs aux eaux de ballast. S'il y a des contaminants qui pourraient se retrouver dans le milieu.

3305

3310

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci beaucoup.

3315

LE COMMISSAIRE :

Monsieur Ménard. Excusez ma question de néophyte. Électrochlorination c'est-tu comme le traitement des eaux de piscines résidentielles avec du sel puis une cellule qui transforme le sel en chlore?

3320

M. SYLVAIN MÉNARD :

C'est plus proche d'un système de traitement d'eau potable, en fait, à la nuance que le chlore est fabriqué sur place à partir du sel de l'eau de mer.

3325

LE COMMISSAIRE :

Le sel qui est en suspension dans l'eau de mer naturellement?

3330

M. SYLVAIN MÉNARD :

Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

3335

À moins que je fasse erreur, c'est un procédé d'électrolyse?

M. SYLVAIN MÉNARD :

3340

Oui, effectivement.

LE PRÉSIDENT :

3345

Merci. Transports Canada. Je sais qu'on a abordé la gestion des ballasts hier. Peut-être un complément d'information?

3350 **M. AREZKI BELOUNIS :**

Oui. Actuellement, selon notre règlement sur la gestion des eaux de ballast, on accepte tous les systèmes qui sont homologués par l'OMI. Comment on fait? C'est que s'il y a un navire qui vient et qui nous fait mention dans son rapport dont j'ai parlé hier, dans son rapport de gestion des eaux de ballast. On vérifie la véracité de ce système et on demande les documents d'approbation de l'OMI ainsi que le certificat international de gestion des eaux de ballast, s'il a été approuvé et c'est un certificat qui est renouvelable aux cinq ans. Et qui est, comment dirais-je, recertifié une fois par année.

3360 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup.

3365 **Mme ALEXANDRA BOUCHARD :**

Merci beaucoup.

3370 **M. LOUIS COUILLARD**

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Louis Couillard, s'il vous plaît.

3375 **M. LOUIS COUILLARD :**

Bonjour, Monsieur Bergeron, est-ce que vous m'entendez?

3380 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, Monsieur Couillard, nous vous entendons. Alors, nous vous écoutons.

3385 **M. LOUIS COUILLARD :**

Le promoteur GNL Québec et les experts du MFFP ont présenté des points de vue complètement différents. J'aimerais y voir plus clair. Ma question est donc la suivante. Dans sa

3390 présentation d'hier soir, monsieur Gauthier de WSP a semblé minimiser l'impact des effets cumulatifs sur les différents projets de transport maritime sur le Saguenay.

3395 J'aimerais comprendre pourquoi les scientifiques et les experts du MFFP ont quant à eux exigé un moratoire sur l'augmentation du trafic maritime sur le Saguenay? Moratoire que la municipalité de Tadoussac a récemment appuyé lors de son dernier conseil municipal. Est-ce possible pour les experts du MFFP présents dans la salle de nous détailler cette demande de moratoire?

LE PRÉSIDENT :

3400 Alors, on va immédiatement offrir la possibilité aux représentants de nous préciser leur position à ce sujet?

Mme SOPHIE HARDY :

3405 Tout d'abord, le ministère Forêts, Faune et Parcs n'a pas le pouvoir de déclencher un moratoire sur le développement ou le transport, ce dont il est fait mention. On va quand même considérer ces choses-là dans nos analyses puis les commentaires et les avis qui ont été faits par le... je crois que c'est... je ne m'en souviens plus, en tout cas l'ensemble des personnes qui ont fait la demande d'un moratoire. Mais là, ce n'est pas à titre de représentant du MFFP que ça a été fait ces représentations-là.

3410 Donc, pour le ministère il n'y a pas d'intention ou il n'y a pas de pouvoir de toute façon de déclencher un moratoire.

LE PRÉSIDENT :

3415 Alors, Monsieur Couillard, la réponse du ministère des Forêts, Faune et Parcs c'est que ce n'est pas une position de l'organisation quant au moratoire qui a été, qui aurait été réclamé dans les médias. Ça relèverait plutôt, disons d'une position personnelle de certaines personnes autour de la recherche.

M. LOUIS COUILLARD :

3420 ... ma question était adressée plutôt aux experts dans la salle. Monsieur Robert Michaud...

3425

LE PRÉSIDENT :

3430 Oui, bien c'est exactement ça. Alors, écoutez, Monsieur Couillard, on vient de poser la question au ministère des Forêts, Faune et Parc pour ce qui est du moratoire et la réponse c'est : on n'est pas associés à cette demande de moratoire et nous n'avons pas le pouvoir d'imposer un moratoire.

3435 Alors, voilà pour la réponse. J'espère que ça vous satisfait. Alors, je vous remercie beaucoup, Monsieur Couillard.

3440 **M. PIERRE LAROCHE**

LE PRÉSIDENT :

3445 Alors, je vais inviter maintenant monsieur Pierre Laroche, s'il vous plaît. Bonjour, Monsieur Laroche.

M. PIERRE LAROCHE :

3450 Bonjour, Monsieur. Bonjour, Mesdames, Messieurs. Je suis citoyen d'Alma en passant. On parle, j'écoute la conversation bien sûr depuis hier soir sur le béluga, les bruits, et cetera. On parle du nombre de navires, mais il y a aussi le niveau de bruit qui à mon avis est important et le niveau de production des GES qui peut être différent d'un bateau à l'autre. Alors, pour moi ce n'est pas juste une question de, il y a tant de bateaux. C'est quel type de bateau et qu'est-ce qu'ils produisent.

3455 Alors, ma question c'est en rapport avec l'importance de réduire le bruit, est-ce que GNL Québec pourrait nous dire comment ces navires de nouvelle génération, si j'ai bien compris, vont réduire de pourcentage le bruit, les GES en comparaison avec soit les méthaniers qui existent actuellement ou tout autre navire de conception actuelle qui se promène sur le Saguenay?

3460 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci pour votre question. Madame Fortin?

3465

Mme STÉPHANIE FORTIN :

3470 Oui. Merci, Monsieur le président. Donc pour répondre à la question de monsieur Laroche, effectivement on a discuté hier du fait que GNL Québec allait travailler sur les devis pour construire des bateaux qui vont inclure certaines mesures d'atténuation pour diminuer l'empreinte sonore du bruit, en fait pour diminuer l'empreinte sonore des navires-citernes.

3475 Donc, je demanderais à monsieur Ménard de compléter la réponse pour apporter un éclairage à monsieur Laroche concernant l'impact de ces mesures qui seront mises pour le bruit et les gaz à effet de serre.

M. SYLVAIN MÉNARD :

3480 En fait, on en a glissé un mot hier soir et aujourd'hui. Le bruit et les signatures sonores des navires, c'est quelque chose qui est relativement complexe. Chaque navire a sa propre signature. Il n'y a pas deux navires qui émettent les mêmes niveaux dans les mêmes conditions. Alors, c'est difficile de chiffrer exactement même la signature des navires qui vont être construits, mais aussi l'impact des mesures d'atténuation qui va y être appliqué.

3485 Monsieur Chion parlait hier d'environ 180, 185 décibels de puissance acoustique. Donc, c'est la notion de base pour ce type de navire là. Chaque mesure d'atténuation ou chaque mesure technologique différente qui serait appliquée a été évaluée selon les mesures semi-quantitatives par une étude qui a été produite par Vard Marine l'an passé, en 2019. Étude qu'on pourra déposer à la commission si elle le juge nécessaire.

3490 Donc, on a attribué à chacune de ces méthodes-là un résultat basé en disant que ça aurait un impact faible, moyen ou fort sur le bruit. Donc, on dit qu'un impact faible serait entre deux, trois décibels. Un impact moyen autour de cinq décibels, puis un impact fort autour de dix décibels.

3495 Donc, on a une bonne indication qu'une mesure comme on parlait de la motorisation hybride aurait un impact fort sur le bruit. Par contre, on n'est pas encore capable de dire l'addition de ces mesures-là ne veulent pas nécessairement dire qu'on additionne toutes les décibels en moins. Donc, on ne serait pas en mesure de quantifier en termes de pourcentage la différence qu'il y aura avec les navires actuels.

3500

3505

LE PRÉSIDENT :

Mais vous n'avez pas d'objectifs non plus en termes de réduction? Dire : nous autres on souhaite, on a un objectif peut-être de réduire de 10 %, 15 %, 20 % en fonction d'un méthanier conventionnel. Puis aussi l'autre volet, là, concernant les émissions de GES?

3510

M. SYLVAIN MÉNARD :

Bien, concernant l'objectif premier ou l'objectif principal ça va être d'atteindre la notation silencieuse des différentes classifications marines. Donc, les grandes sociétés comme on parlait tout à l'heure Lloyds ou le bureau Veritas offrent des certifications qu'on peut appliquer sur un navire lorsqu'on démontre une réduction de bruit. Évidemment, chaque société travaille un petit peu différemment, mais l'esprit est le même. Ils ont des signatures acoustiques qu'on doit respecter pour avoir la notation.

3515

3520

Donc, l'objectif, ça serait de classier, minimalement d'obtenir la notation, mais évidemment si on est capable de faire plus que ça, on va poursuivre les efforts selon les technologies qui sont disponibles et qui continueront de devenir disponibles au cours des prochains mois, années.

3525

En termes de gaz à effet de serre. L'utilisation du gaz naturel comme source de propulsion du navire aura un impact autour de 20 à 30 % de réduction sur les GES.

LE PRÉSIDENT :

3530

Par comparaison à un méthanier conventionnel, c'est ce qu'on comprend?

M. SYLVAIN MÉNARD :

Par comparaison à une puissance équivalente d'un navire qui fonctionnerait au mazout ou au diesel. Peu importe le type de navire en fait.

3535

LE PRÉSIDENT :

Mais ce que je comprenais de la question c'était au regard de l'utilisation d'un méthanier conventionnel versus la proposition pour vous de designer de nouveaux navires qui réduiraient... C'est simplement une question de chiffres. Est-ce qu'il serait possible pour vous seulement de nous donner un chiffre. Dire : écoutez, pour un méthanier conventionnel ça émet généralement lorsqu'il fonctionne au mazout lourd tant de GES, alors que le bateau que nous on souhaite avoir,

3540

3545 le méthanier qu'on souhaite produire, lui, il va réduire de tant de pour cent les émissions d'un méthanier conventionnel. Est-ce que c'est possible pour vous simplement de nous donner le chiffre s'il vous plaît?

M. SYLVAIN MÉNARD :

3550 C'est possible de vous fournir le chiffre. On pourra vous fournir ça à la prochaine séance.

LE PRÉSIDENT :

3555 S'il vous plaît. Alors, je vous remercie de votre intervention.

M. PIERRE LAROCHE :

Merci.

3560 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, peut-être un complément d'information de la part de Transports Canada?

M. AREZKI BELOUNIS :

3565 Oui. Pour ce qui est du signal sonore ou bien la signature acoustique, pour le moment au niveau de Transports Canada on n'a pas d'exigence, mais on travaille au niveau de notre centre d'innovation et on suit la science pour arriver à quelque chose sur lequel on va s'asseoir, on va s'appuyer pour appliquer ça de façon réglementaire.

3570 Concernant des effets de gaz à effet de serre. La communauté internationale à travers ses travaux à l'OMI et à travers la convention MARPOL avait changé certaines choses. C'est que maintenant on ne travaille plus avec le *sea bunker* qu'on connaissait auparavant.

3575 Depuis 2012, on a émis une zone ce qu'on appelle la zone ECA, pour l'Amérique du Nord. On est passé jusqu'à zéro virgule point un pour cent de teneur de soufre. Tandis qu'à l'international depuis 2020, quand je parle des eaux internationales ça veut dire que c'est au-delà des eaux du plateau continental, c'est au-delà de 200 milles des côtes. On est rendu à point zéro cinq.

3580 Ça veut dire que s'il y a un navire, que ce soit un navire de GNL Québec ou bien d'Arianne Phosphate ou bien d'un porte-conteneur qui vient à Montréal, 96 heures avant qu'il n'arrive au

3585 Canada il faudrait qu'il nous signifie la disponibilité ou bien la non-disponibilité du carburant à faible teneur de soufre qu'il va utiliser dans cette zone ECA qui est à l'intérieur de nos eaux territoriales.

LE PRÉSIDENT :

3590 Je vous remercie pour ce complément d'information.

Mme LOUISE PARADIS

3595 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, j'inviterais maintenant Louise Paradis, s'il vous plaît, à venir nous soumettre sa question. Bonjour, Madame.

3600 **Mme LOUISE PARADIS :**

Bonjour, Messieurs les commissaires.

3605 **LE PRÉSIDENT :**

Nous vous écoutons.

3610 **Mme LOUISE PARADIS :**

Alors, moi je suis une résidente du Saguenay-Lac-Saint-Jean. C'est sûr que cet après-midi et même hier j'en perds un peu mon latin de tous ces chiffres. J'essaie de comprendre parce que je vois que, tu sais, on parle beaucoup de consensus, mais je ne ressens pas de consensus nécessairement. C'est un petit commentaire de début.

3615 Mais malgré tout ça, j'ai lu les propos de monsieur Chion dans le journal et que je l'ai écouté aussi hier. Il semble dire qu'il invite les acteurs du transport maritime et des gouvernements provincial et fédéral à travailler ensemble en étant proactifs plutôt que réactifs pour établir de bonnes données, des outils en lien avec la problématique.

3620

3625

J'aimerais savoir, lui, monsieur Chion a mentionné qu'il travaillait avec les promoteurs. J'aimerais savoir comment il compte tendre la main à l'industrie pour justement améliorer cette situation?

LE PRÉSIDENT :

3630

Alors, la question est posée. Alors, pour le MFFP, monsieur Chion. Je crois qu'il faut d'abord mentionner que c'est un partenariat multiple le travail que vous faites actuellement?

M. CLÉMENT CHION :

3635

Absolument, oui.

LE PRÉSIDENT :

3640

Alors, au regard de, comment dire, de tendre la main aux armateurs éventuels ou autres parties prenantes.

M. CLÉMENT CHION :

3645

Tout à fait. Bien, en fait cette proposition elle se base aussi sur l'historique de notre travail qui est un petit peu mentionné hier et peut-être aujourd'hui par monsieur Pierre Beauvils de Parcs Canada. Puisqu'on est impliqué depuis 2013, depuis 2011 pour, sur un travail de co-construction avec l'industrie maritime, les pilotes du Saint-Laurent et les organismes de protection de baleines pour élaborer de façon proactive, des mesures pour réduire les risques de navigation sur les mammifères marins.

3650

Donc, suite à ce travail-là, on comprend que la question du bruit sous-marin est plus complexe que celle des collisions. On a d'abord commencé à travailler sur les collisions dans ce groupe de travail là.

3655

Le bruit sous-marin, et ce qu'on a très vite réalisé avec les partenaires du MFFP et d'autres partenaires c'est qu'on ne pouvait pas simplement travailler avec l'industrie du transport maritime. Il fallait élargir. Il fallait travailler avec les, ce qu'on appelle les acteurs de la chaîne de transport maritime. Donc, ça va du port à certains clients. Et dans le cas où on a plusieurs promoteurs, bien de prendre en considération évidemment les éléments qui sont en lien avec ces projets proposés.

3660

3665 Donc, la proposition de travail c'est un travail en amont, c'est-à-dire que dans notre demande de moratoire, ce qui a été fait c'est de dire : bien, il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs. Si on n'a pas les solutions et on n'a pas les outils pour évaluer les impacts, on avance à l'aveuglette un petit peu. On navigue à vue pour faire un petit jeu de mots. Et nous ce qu'on propose c'est de travailler en amont.

3670 C'est donc de s'asseoir avec les personnes concernées pour établir une stratégie de navigation qui soit respectueuse et surtout qui puisse être harmonisée avec tous les efforts qui sont actuellement déployés pour le rétablissement des espèces en péril comme le béluga. Pour s'assurer que lorsque des nouveaux projets comme ceux de GNL ou d'autres projets sont proposés, on ait les outils, on a finalement les outils pour être capable d'émettre les bonnes recommandations et de définir quelles sont les balises acceptables pour ce projet-là.

3675 Si on ne fait pas ça, bon, le risque que je mentionne c'est de projeter le risque par en avant, c'est-à-dire qu'on peut se retrouver dans cinq ans, dix ans avec un problème autrement plus complexe à résoudre au niveau des espèces en péril. Et pour éviter ça, c'est pour ça qu'on propose d'être proactif.

3680 Donc, de travailler avec l'ensemble des acteurs en amont pour établir des stratégies, être capable d'appréhender les nouveaux projets qui sont proposés, qui vont continuer à être proposés dans les années et dans les décennies à venir et pour les générations à venir.

3685 Donc, c'est pour ça qu'on propose de travailler dès maintenant sur ces questions-là.

LE PRÉSIDENT :

3690 Mais au-delà des partenaires que vous avez déjà pour ce qui est de la réalisation de votre étude, vous dites : il faut ratisser plus large. Il faut intéresser aussi autant le transporteur que le récepteur. C'est quoi les cas où vous avez le regard de cette éventuelle contribution que vous sollicitez auprès de ces gens?

M. CLÉMENT CHION :

3695 Pour l'instant, on est à la phase de justement de savoir à qui exactement est-ce qu'on va s'adresser. Puis pour ça, il faut déjà avoir un premier retour des joueurs qui sont déjà, travaillent déjà sur cette problématique-là. On parle du gouvernement fédéral, on parle aussi de l'initiative au niveau provincial.

3700

Donc, il faut déjà avoir un premier niveau de consultation pour s'assurer que cette démarche-là est bien harmonisée avec ce qui existe déjà. On sait qu'il y a déjà certains efforts qui sont déployés. Donc, l'idée n'est pas de dédoubler, mais bien de s'harmoniser et de combler un manque.

3705

On a quelques discussions plus informelles pour l'instant, notamment avec les gens de Port Saguenay. Je pense que c'est un dialogue qu'on veut initier. On est au début de cette démarche-là.

3710

L'avantage, je dirais dans notre cas c'est qu'on a les personnes dans l'équipe de recherche qui seraient dédiées à ce travail-là, ils sont déjà recrutés et sont déjà des personnes compétentes et reconnues dans le milieu du bruit sous-marin. Donc, ça nous permet de regarder d'un point de vue réaliste de notre proposition les choses de façon très, je dirais, concrètes.

3715

Donc, le travail est en cours. On est dans l'action en ce moment. Ça fait que se projeter plus loin que les prochaines semaines c'est quelque chose qui n'est pas nécessairement encore dans le, je dirais qu'on pourrait partager aujourd'hui. Mais on espère avoir effectivement une oreille attentive et une participation de l'industrie à cette approche.

3720

Si je répète, c'est de la co-construction. Donc, on travaille sur les solutions avec l'ensemble des acteurs en amont. C'est ce qu'on a fait dans l'estuaire, c'est ce qu'on propose de faire avec le cas du bruit sous-marin pour l'ensemble de l'habitat du béluga.

LE PRÉSIDENT :

3725

Alors, juste pour être vraiment plus précis. Est-ce que ça va au-delà du souhait que vous exprimez à titre de chercheur ou ça fait partie vraiment formellement de votre démarche de recherche comme telle, l'association avec les tiers, les parties prenantes?

3730

M. CLÉMENT CHION :

3735

Tout à fait. Ça fait partie de la proposition qu'on a faite au ministère il y a plusieurs années, quand on a reçu notre financement. On ne peut pas se substituer aux personnes qui vont prendre la décision d'entrer dans cette démarche-là ou de ne pas y entrer. Donc, moi je ne peux pas me prononcer à leur place.

3740 Donc, la proposition est formelle. L'invitation a été envoyée. Maintenant, le choix de participer et de se lancer dans cet exercice-là ne m'appartient pas. Donc moi, je ne peux pas m'engager sur un résultat, je peux m'engager sur un processus et c'est ce que je fais aujourd'hui.

LE PRÉSIDENT :

3745 Je comprends que vous êtes à l'étape de la main tendue.

M. CLÉMENT CHION :

3750 Exactement.

LE PRÉSIDENT :

3755 Merci de votre réponse, Monsieur Chion.

M. CLÉMENT CHION :

Merci à vous.

3760 **LE PRÉSIDENT :**

Voilà pour l'élément de réponse qu'on peut vous fournir, Madame.

Mme LOUISE PARADIS :

3765 Ce que j'entends, je ne ressens pas que l'industrie, les industries concernées font partie de la démarche. Alors, c'est sûr que ça serait important si on veut travailler, qu'on se dit : on tend la main. Je ne comprends pas, là. C'est comme si monsieur Chion effleure ou contourne, je devrais dire un peu la question que j'ai posée.

3770 Ça fait que j'ai une certaine insatisfaction par rapport à la réponse.

LE PRÉSIDENT :

3775 Écoutez, sans interpréter ce que monsieur Chion a dit, je crois qu'ils sont à l'étape justement de recherche de partenariat pour ce qui est de leur recherche. Alors, je pense qu'il faut l'interpréter comme ça. Et de ce que j'ai compris aussi de l'interpellation de monsieur Chion, ça

peut difficilement se faire ou se réaliser concrètement en termes de résultat de recherche puis de mise en œuvre de moyens, sans leur contribution concrète.

3780

Alors, écoutez, je pense qu'ils sont à cette étape-là, d'essayer de rallier en quelque sorte des partenaires privés de façon à faire une démarche commune qui va mener à éventuellement des mesures qui vont permettre la protection. Alors, c'est comme ça, je crois, qu'il faut interpréter la réponse puis la démarche des chercheurs.

3785

Alors, pour ce qui est de votre opinion ou votre inquiétude, écoutez, je vous invite à venir nous en faire part en deuxième partie. Je veux dire, ça peut être très simple, ça peut être plus élaboré. Vous pouvez venir nous en faire part verbalement. Alors, il suffira simplement de vous inscrire et c'est avec plaisir qu'on vous entendra en deuxième partie quant à vos inquiétudes ou préoccupations.

3790

Mme LOUISE PARADIS :

O.K. Puis peut-être juste un petit commentaire pour finir. Moi, je viens de l'éducation puis j'entends les préoccupations sur les bélugas, puis quand je vois comment les humains il y en a en difficulté, je me dis, ils sont un peu chanceux.

3795

LE PRÉSIDENT :

Alors, vous êtes aussi dans l'opinion. Alors, j'inviterais maintenant un complément d'information, madame Gauthier du ministère des Forêts, Faune et Parcs.

3800

Mme ISABELLE GAUTHIER :

Oui. Bonjour. Je voulais juste apporter une petite précision concernant l'entente. En fait, c'est que le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs a fait une entente de partenariat avec l'UQO, comme on l'a dit précédemment. Donc, c'est une entente de financement pour participer, dans le fond, au projet comme tel. Mais ce qu'il faut bien comprendre, c'est que la portée intellectuelle ou la propriété intellectuelle des données dans cette entente-là appartient aux chercheurs.

3805

3810

Donc, ils sont dépositaires des propriétés intellectuelles et les actions et les recommandations également qu'ils soumettent, bien appartiennent aux auteurs de l'étude comme telle. Donc, c'est important de faire la distinction entre ces deux éléments-là.

3815

3820 Et effectivement, comme on le dit présentement, bien le ministère des Forêts, de la Faune
et des Parcs n'a pas le pouvoir de déclencher, par exemple un moratoire comme tel sur les
nouveaux développements, mais c'est certain que dans tous les avis de tous les projets qui vont
s'en venir dans le futur, qu'on va tenir compte de l'ensemble des données scientifiques
disponibles pour donner nos avis dans le futur.

3825 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci de cette précision, Madame Gauthier.

Mme ISABELLE GAUTHIER :

3830 De rien. Au revoir.

Mme RÉBECCA PÉTRIN

3835 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'inviterais maintenant Rébecca Pétrin, s'il vous plaît, à intervenir. Bonjour, Madame
Pétrin.

3840 **Mme RÉBECCA PÉTRIN :**

Oui. Bonjour.

3845 **LE PRÉSIDENT :**

La parole est à vous.

Mme RÉBECCA PÉTRIN :

3850 Merci. Est-ce que vous m'entendez?

LE PRÉSIDENT :

3855 Très bien.

Mme RÉBECCA PÉTRIN :

3860 Parfait. Donc, ma question en fait va faire suite à l'intervention de madame Alice-Anne Simard.

3865 Donc, suite à sa question, on a cru comprendre que les navires qui traverseront le fjord ne se croiseront pas. Donc, il y aura seulement un seul méthanier par jour dans le fjord, qui est beaucoup, mais il y en aura quand même qu'un seul. Donc, ma question est pour le promoteur, pourquoi prévoir deux stationnements et donc deux jetées s'il y aura seulement un méthanier à la fois qui viendra au quai et pourquoi prévoir trois remorqueurs s'ils en ont besoin que d'un seul?

LE PRÉSIDENT :

3870 Madame Fortin?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

3875 Oui. Donc, pour répondre à la question de madame Pétrin, deux choses. D'abord, en ce qui concerne les remorqueurs nous y avons répondu hier. Les remorqueurs nécessaires pour l'escorte et l'accostage. Donc, c'est les trois remorqueurs qui sont nécessaires pour un navire-citerne. Donc ça, c'est la première des choses.

3880 Maintenant, pour ce qui est des plateformes de chargement, effectivement, ce ne sera seulement qu'une qui va être utilisée. Pour compléter la réponse, je demanderais à monsieur Denis Rivard d'apporter une réponse à madame Pétrin sur pourquoi avons-nous deux plateformes de chargement.

M. DENIS RIVARD :

3885 Oui, avec plaisir. Dans toutes les usines et la façon d'opérer de façon générale, c'est toujours important de garder de la sécurité au cas où il y aurait quelque chose qui pourrait ne pas fonctionner tel que prévu.

3890 Donc, évidemment, la présence du deuxième quai est pour une fonction de redondance au cas où il y aurait un problème qu'on ne pourrait pas utiliser un des deux quais pour une raison d'entretien ou peu importe. Donc, c'est vraiment une pratique courante de faire ça.

3895

L'autre point aussi sur la question des remorqueurs, c'est la même chose. Si on a besoin de deux remorqueurs plus le remorqueur principal, puis ça s'adonne qu'un des remorqueurs à un problème quelconque, l'autre remorqueur est tout simplement là comme sécurité pour ne pas interrompe les opérations.

3900

Parce qu'évidemment, si on ne peut pas faire la livraison de GNL dans un processus continu ça va poser d'autres problèmes. C'est vraiment l'unique raison pour laquelle certains éléments du procédé sont dédoublés, on appelle ça redondance pour s'assurer qu'on n'interrompra pas les opérations.

3905

Mme STÉPHANIE FORTIN :

Vraiment dans une perspective de flexibilité et de sécurité que ça a été fait.

3910

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci de votre intervention, Madame Pétrin.

3915

Mme RÉBECCA PÉTRIN :

Je comprends que...

LE PRÉSIDENT :

3920

Oui, Monsieur Pilotto. Pardon, Madame Pétrin?

Mme RÉBECCA PÉTRIN :

3925

Ça pourrait être vu aussi pour être un projet d'agrandissement ultérieur aussi. Vous me direz que je suis dans le jugement. Je suis totalement dans l'opinion.

LE PRÉSIDENT :

3930

Exact. Vous êtes dans l'opinion. Écoutez, puis libre à vous de venir nous l'exprimer en deuxième partie. Je vous remercie.

3935 **Mme RÉBECCA PÉTRIN :**

Parfait, merci.

3940 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pilotto?

LE COMMISSAIRE :

3945 Oui. Je voulais ajouter, j'imagine que d'un point de vue économique sur l'ensemble de l'investissement que représente votre usine, de rajouter cette redondance-là par rapport à l'impact économique qu'aurait un bris si vous n'aviez pas la redondance. Ça doit se justifier très facilement?

3950 **M. DENIS RIVARD :**

Absolument. C'est la raison principale pourquoi on fait des installations semblables. Puis juste en complément d'information, on ne pourra jamais recevoir deux méthaniers en même temps, il n'y a pas d'espace pour ça. C'est vraiment un ou l'autre.

3955

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci beaucoup.

3960

Mme ANNE-CÉLINE GUYON

LE PRÉSIDENT :

3965

Alors, j'inviterais maintenant madame Anne-Céline Guyon, s'il vous plaît, à venir nous soumettre sa question. Le masque! Le masque! On ne s'habitue pas! Bonjour, Madame Guyon.

3970

Mme ANNE-CÉLINE GUYON :

3975

Bonjour. Désolée du petit délai. Effectivement, on ne s'habitue pas à toutes ces mesures. Oui. Donc, ma question, est-ce que la compagnie a déjà des contrats clairement pour établir la future flotte de méthanier?

LE PRÉSIDENT :

3980

Madame Fortin?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

3985

Juste pour bien comprendre la question. Vous parlez des contrats pour la construction des navires ou des contrats pour...

Mme ANNE-CÉLINE GUYON :

3990

Oui, exact.

Mme STÉPHANIE FORTIN :

3995

O.K. Parfait. Merci. Donc, comme on le mentionnait hier, c'est un processus qui va être entamé après la décision finale d'investissement. Donc, on parle de contrats ou de négociations directes avec les chantiers maritimes qui ont la capacité de construction de ces navires-là.

On a des gens qui sont actuellement en train de regarder et à cet égard, je laisserais monsieur Ménard compléter la question.

4000

M. SYLVAIN MÉNARD :

En fait, il n'y a pas grand-chose à ajouter. On est encore tôt dans le processus. Il est prématuré de contacter et les armateurs et les chantiers trop d'avance, ça crée de l'incertitude sur les prix et sur les technologies disponibles. Donc, on attend vraiment d'être prêt et d'avoir la décision finale d'investissement avant d'enclencher les négociations.

4005

Mme ANNE-CÉLINE GUYON :

4010

Très bien, merci.

LE PRÉSIDENT :

4015 Est-ce que vous avez déjà, je vais calquer, disons, un peu, mais est-ce que vous avez déjà commencé à le dessiner votre bateau? Est-ce qu'il y a déjà, comment dire, des plans d'ingénierie ou juste au niveau de l'ingénierie préliminaire qui est déjà amorcée ou vous attendez vraiment la réponse, comment dire, le seuil de... Rappelez-nous la date d'ailleurs?

4020 **Mme STÉPHANIE FORTIN :**

Alors, la décision finale de l'investissement à la fin de 2022 actuellement.

LE PRÉSIDENT :

4025 Donc, vous allez partir de zéro à partir de cette date-là ou vous avez commencé déjà à designer ce que vous avez besoin comme bateau?

M. SYLVAIN MÉNARD :

4030 Bien, à vrai dire on a déjà établi les capacités ou les volumes dont on a besoin pour chaque navire. Donc, la plage 178, 180 000 mètres cubes a été choisie. On a choisi également des navires de référence, en fait la base sur laquelle on voudrait construire le navire, le navire qu'on a présenté hier soir à la commission.

4035 Et on a des discussions un peu plus sérieuses avec, notamment pour la motorisation. On sait que c'est des choses qui sont plus complexes et plus difficiles. Donc, on a des discussions avec des motoristes pour assurer la viabilité des options lorsqu'on sera prêts à choisir, mais on n'a pas commencé à dessiner comme tel, non, le navire.

4040 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous êtes dans les préliminaires?

4045 **M. SYLVAIN MÉNARD :**

Tout à fait.

4050

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci, Madame Guyon de votre intervention.

4055

Alors, il est déjà quatre heures vingt (4 h 20) la commission va suspendre ses travaux. Alors, je vous rappelle que ce soir nous allons... Monsieur Pilotto, excusez-moi. Alors, non, ce n'est pas terminé. Monsieur Pilotto.

4060

LE COMMISSAIRE :

Je m'excuse d'étirer ça, mais c'est parce qu'avant qu'on termine ce thème-là de transport maritime, on va en profiter pendant qu'il y a des experts ici. Je ne sais pas à qui adresser ma question, mais c'est parce que ça a été évoqué, je pense, dans votre présentation dès le départ, Madame Fortin.

4065

Puis il y a des intervenants qui ont invoqué le fait qu'un déversement de GNL c'est de la matière hautement inflammable. Puis là, vous avez fait des simulations qui arrivaient à des chiffres d'une fois par 10 millions d'années, et cetera, et cetera.

4070

Mais concrètement, si jamais ça arrivait un tel incident et qu'une cuve de GNL dans un bateau était perforée, qu'est-ce que physiquement il se passerait. Ça serait quoi le film de la catastrophe si catastrophe il y a, mis à part le fait que bien sûr, il y aurait accident.

4075

Je suis ambivalent entre le fait qu'on dit : bien, je sais là, c'est du gaz sous forme liquide, donc stable, pas contenu sous pression. Dans quelle situation ça devient une catastrophe qui arrive une fois aux 10 000 ans, 100 000 ans ou au 1 million d'années?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

4080

Deux éléments de réponse à vous apporter, Monsieur le commissaire. Bien, d'abord, je pense que c'est important de rappeler justement quelles sont les propriétés du gaz naturel liquéfié. J'en ai parlé dans ma présentation d'introduction.

4085

Effectivement, le gaz naturel liquéfié n'est pas un gaz explosif. Et on comprend que les gens vont souvent... bon, on en a attendu parler beaucoup, c'est une matière qui est nouvelle pour la région. Les gens se posent des questions. Donc, on a des espèces d'images dans nos têtes qui font référence à des événements.

4090

Donc, avant de répondre à votre question sur le scénario du pire cas d'un navire advenant une brèche, je vais céder la parole à monsieur Ménard. Mais avant ça, je laisserais monsieur Rivard, brièvement expliquer pourquoi le gaz naturel liquéfié n'est pas explosif. Alors, en deux temps.

4095

LE COMMISSAIRE :

4100

C'est ça le fond de ma question. Je veux bien comprendre, parce que les gens ne le savent peut-être pas, mais on a déjà une centrale de liquéfaction de gaz à Montréal-Est, puis il y a déjà des fardiers à l'heure actuelle qui se promènent au Québec, en tout cas, qui alimentaient la mine de diamant dans le Nord du Québec. Donc, des camions qui partaient à tous les jours, je ne sais pas à quelle fréquence, mais enfin régulièrement, de Montréal-Est jusqu'à Chibougamau et plus, avec du gaz naturel liquéfié dans le réservoir en arrière.

4105

Mme STÉPHANIE FORTIN :

Vous avez raison. C'est effectivement, c'est une matière qui existe ailleurs au Québec. Donc, les gens n'ont pas nécessairement de connaissance du transport, de tout ça, et que ça existe sur l'île de Montréal.

4110

Donc, on va juste faire un topo très rapide sur les propriétés du GNL et pourquoi c'est si peu plausible. Et d'ailleurs ça fait en sorte que dans les scénarios, dans l'analyse de risque on en arrive à la conclusion que ce type d'évènement là est très peu probable, parce que les conditions à travers lesquelles un accident comme ça pourrait arriver sont peu probables.

4115

Donc, je laisserais monsieur Rivard d'une part.

LE PRÉSIDENT :

4120

Avant que vous cédiez la parole, Madame Fortin, je voudrais simplement vous préciser qu'au-delà de la très forte probabilité que ça ne puisse pas arriver, personne n'est intéressé à faire partie des statistiques.

4125

Alors, je pense qu'il faut quand même, au-delà du fait que, de dire c'est sous contrôle, je pense qu'il faut quand même l'aborder avec un certain sérieux. Et compte tenu justement de la nature même du produit que vous manipulez, je pense que la question de monsieur Pilotto est quand même importante.

4130 **Mme STÉPHANIE FORTIN :**

Absolument. Puis vous avez raison, puis c'est pourquoi aussi on a parlé beaucoup de nos analyses de risque et des résultats. Il faut le considérer, c'est important, mais là, en tout cas, on nous donne l'occasion un peu d'expliquer la nature du gaz naturel liquéfié. Mais nous sommes tout à fait conscients et nous prenons cet enjeu-là très au sérieux en termes de perception.

4135

LE PRÉSIDENT :

Puis peut-être, en tout cas, dans les éléments d'information que vous allez nous livrer, c'est quoi le pire risque? Est-ce que c'est aux installations terrestres ou c'est au niveau du transport par navire? Je veux dire, tout en sachant qu'il y a des risques qui sont inhérents à chacun des modes, mais pour vous, en fonction de la probabilité de risques, c'est-tu plus probable que vous ayez un incident aux installations terrestres ou si c'est plus probable, je veux dire, en termes de risque, là, pour ce qui est du transport maritime.

4140

4145

LE COMMISSAIRE :

Je dirais ou entre les deux au quai de transbordement.

4150

M. DENIS RIVARD :

Merci. Je suis très heureux d'avoir l'opportunité de pouvoir démystifier un peu la différence entre le gaz naturel et le GNL.

4155

Je vais faire ça en trois étapes simples, puis j'espère qu'avec ça on va vraiment savoir la distinction entre le gaz naturel et le GNL. Ce qui crée une confusion, c'est que dans le terme GNL on utilise quand même le terme gaz. Mais je vous ramène quand même à des principes de physique et de chimie de base. C'est qu'on a à faire à des états de la matière qui sont différents.

4160

Comme vous savez, ceux qu'on est familiers, c'est solide, liquide et gazeux. Et dans le cas du gaz naturel, les propriétés, lorsqu'il est en état gazeux, ne sont pas les mêmes que dans l'état liquide. Un peu comme l'eau, si vous comparez la vapeur, l'eau liquide et la glace, vous avez des propriétés différentes. Il y a vraiment une distinction entre ces états de matière là.

4165

Donc, la deuxième étape. Ça, c'est clair que le gaz naturel liquéfié, vous avez la molécule de gaz naturel qui est en état liquide et ça se produit à moins 162 degrés.

4170 Le deuxième volet que je veux expliquer c'est l'histoire de la combustion du gaz naturel. La combustion ça se produit quand il y a le mélange de trois points importants, c'est-à-dire ça prend de l'oxygène, ça prend le carburant, dans notre cas ici on parle du gaz naturel à l'état gazeux, et ça prend une source de chaleur ou d'ignition. Comme par exemple, une pièce qui serait à une température plus grande de 600 degrés dans le cas du gaz naturel en comparaison avec le diesel, on parle de 260 degrés où avec l'essence 226 degrés.

4175 Donc, ça prend cette combinaison-là de gaz naturel, la molécule avec oxygène dans une proportion entre 5 et 15 %. C'est-à-dire que si la présence de gaz naturel dans une enceinte est moins que cinq pour cent, il n'y aura pas assez de gaz naturel pour créer une inflammation. S'il y a plus que 15 %, trop riche en termes de gaz naturel par rapport à la quantité d'oxygène, il n'y aura pas d'inflammation. C'est seulement dangereux dans la période où la densité de gaz naturel est entre 5 et 15 %.

4185 Le troisième point finalement. C'est de se rappeler que lorsque le gaz naturel est liquéfié, il n'y a aucune molécule d'oxygène qui est présente ou en contact avec les molécules de gaz naturel liquéfié. C'est-à-dire qu'il y a aucune possibilité d'inflammation, aucune possibilité d'explosion.

4190 Par contre, ce qui est important de savoir c'est que le transfert du GNL lorsqu'il s'évapore en présence, s'il y a une fuite par exemple. Il devient un gaz naturel. Puis c'est uniquement encore une fois s'il y a des conditions d'avoir entre 5 et 15 % de densité avec la flamme, pour pouvoir exploser.

4195 C'est pourquoi dans nos unités de production, dans les réservoirs de storage, normalement sur le dessus des réservoirs on capture des émanations de gaz naturel que l'on recomprime pour retourner, on a deux options, de retourner en liquéfaction ou qu'on peut utiliser pour fournir de l'énergie à des turbines par exemple.

4200 Donc ça, c'est très, très bien contrôlé autant au niveau du réservoir de storage dans les bateaux que dans les réservoirs de storage à nous.

4205 Puis un dernier point que j'aimerais ajouter, c'est que, évidemment, pour éviter en tout temps d'avoir le mélange d'air, d'oxygène et de gaz naturel dans les proportions qui sont explosives, on utilise fréquemment, dans toutes les opérations, plusieurs étapes de l'opération de liquéfaction, l'azote pour purger à différentes étapes dont entre autres, par exemple au chargement de bateau. Le bateau va être purgé à l'azote et les bras de chargement vont être aussi purgés à l'azote pour éviter d'avoir des mélanges qui pourraient être explosifs.

Donc, en conclusion, le GNL dans sa forme liquide n'est ni explosif ni inflammable.

4210 **Mme STÉPHANIE FORTIN :**

Donc, cela étant, on a quand même analysé le pire cas qui pourrait arriver. Et là, est-ce que notre expert monsieur Ricard de l'analyse de risques est disponible? J'aimerais l'appeler pour qu'il puisse répondre à la question. Il est en Teams. Monsieur Ricard?

4215

M. MARCEL RICARD :

Oui. Bonjour. Vous m'entendez?

4220 **Mme STÉPHANIE FORTIN :**

Oui. Monsieur Ricard, je vais répéter la question. On vient de discuter des propriétés du GNL ici, mais la question venait de monsieur le commissaire. Ce qu'on voulait voir c'est quelles sont les pires scénarios possibles, autant dans les installations terrestres qu'au niveau des navires et qu'elles en seraient les conséquences?

4225

Donc, sans rentrer nécessairement dans la méthodologie, allons-y directement au point.

M. MARCEL RICARD :

4230

O.K. Nous, quand il y a eu des scénarios il y a eu des analyses qui ont été faites pour le terminal et une autre que nous on a faite pour le transport. Dans les deux cas, il y a eu des modélisations de faites.

4235

Dans le cas du terminal, les modélisations démontrent toutes que les incidents restent sur le site du terminal. Donc, malgré tous les scénarios qui ont été analysés en fonction des pires conditions que ça a été analysé.

4240

Par contre, vous mentionnez tantôt, peut-être que le pire, monsieur Pilotto a mentionné, effectivement le lieu le plus à risque est, en tout cas d'après les calculs qui ont été faits, puis les analyses qui ont été faites, était au niveau du quai.

4245

Lorsqu'on regarde les historiques aussi d'accidents, ce qui peut survenir c'est justement le bras de chargement qui débranche, finalement quand on a une fuite. Sauf qu'il y a quand même des mesures de sécurité, des valves qui se ferment à ce moment-là, et c'est pour ça que

lorsqu'on regarde les rayons d'impact, il y a un débordement au niveau du quai d'environ 200 mètres d'où le périmètre de la zone d'exclusion également autour du quai.

4250 Lorsqu'il y a un navire principalement, s'il n'y a pas de navire il n'y a pas de risque, il n'y a pas de problème. Sauf que si jamais il y avait un navire au quai, qui arrivait un incident, on a un périmètre d'à peu près 200 mètres qui pourrait être à risque si jamais il arrivait une fuite.

4255 Et ce que monsieur Rivard mentionnait également, c'est pour qu'il y ait un incendie, il faut qu'il y ait une source d'allumage. Donc, on sait que sur les sites pétroliers comme ça, ou les sites méthaniers, tout est ignifuge. Donc, en théorie, on n'a pas de source d'allumage. Par contre, il pourrait arriver par exemple une embarcation de plaisance qui viendrait autour du bateau.

4260 Lorsqu'il y a un déversement qui arrive au même moment, bien l'embarcation de plaisance pourrait devenir une source d'allumage. Donc ça, c'est pour ça que la zone d'exclusion de 200 mètres est importante puis que ça soit respecté.

4265 Par contre, au niveau du transport maritime, on a fait les calculs, on a fait tous les scénarios, on est allé avec des grosseurs de brèches qui ont été établies dans d'autres scénarios, entre autres aux États-Unis. On en a parlé hier, les gens de transport ont parlé qu'aux États-Unis il y a des zones d'exclusion beaucoup plus grande. Mais il faut se rappeler qu'aux États-Unis le risque terroriste est peut-être un peu plus grand qu'au Canada.

4270 Donc, eux, entre autres, ils ont évalué le risque terroriste entre autres un missile qui transpercerait, parce qu'on sait que des accidents il n'y en a jamais eu, mais qui ont provoqué des grandes quantités de déversement. Par contre, s'il y avait un missile bien, là, le missile pourrait traverser le navire, il pourrait passer au travers des deux parois.

4275 Donc, c'est pour ça qu'on a des scénarios qui vont jusqu'à un point cinq mètre de diamètre, ce qui est énorme dans une collision entre deux navires, surtout quand on regarde la distance entre les deux parois. Parce qu'un point cinq mètre de diamètre, c'est sept mètres carrés à peu près de surface, donc c'est énorme. Et à ce moment-là, le réservoir se viderait entièrement en 30 minutes.

4280 Mais là, ce qui peut survenir à ce moment-là, c'est que la nappe va s'étendre sur l'eau et elle va s'évaporer très rapidement. Si elle ne trouve pas de source d'allumage, bien il va y avoir une évaporation qui va se faire très rapide.

S'il y a une source d'allumage, à ce moment-là c'est ce qu'on a calculé, le rayon de radiation de cinq kilowatts par mètre carré, cinq kilowatts par mètre carré il faut rappeler que ça

4285 équivaut à des brûlures au deuxième degré, quelqu'un qui serait exposé pendant 40 secondes sans se déplacer et avec très peu de protection. Par exemple, un habit de pompier va le protéger, mais quelqu'un qui serait sur le bord de la plage. Et là, on obtient des rayons qui sont de 295, de mémoire 295 mètres.

4290 Donc, c'est pour ça que je mentionnais, c'est des rayons qui sont assez impressionnants, mais l'autre rayon qu'on obtient, qui est très grand aussi c'est le rayon de ce qu'on appelle le demi. Le monsieur de transport hier en a parlé également. Le demi de la limite inférieure d'explosivité. Donc ça, c'est la limite inférieure d'explosivité ça veut dire c'est l'endroit où est-ce qu'on va retrouver des gaz dans la plage de 5 à 15 %.

4295 Donc, à ce moment-là c'est là qu'on pourrait avoir une limite inférieure ou en fait à 5 %. Ça, c'est notre limite inférieure d'explosivité ou d'inflammabilité. Notre nuage pourrait aller jusqu'à deux kilomètres autour du navire. Si on avait une fuite, comme je disais de sept mètres carrés, sur notre réservoir et que le réservoir s'était vidé au complet.

4300 Par contre, dans nos modélisations c'est la demi. Donc, on a un facteur de deux, autrement dit c'est deux fois plus loin que la réalité, c'est un facteur de sécurité en fait. Mais ce qu'il faut comprendre, c'est que dans notre modélisation, nous on considère que c'est tout le tour du navire comme ça, mais on ne prend pas en compte les vents qui pourraient disperser davantage ou tous les effets qui pourraient survenir.

4305 Donc, c'est pour ça qu'on dit que c'est des valeurs qui sont vraiment majorées, c'est maximum, mais ce n'est pas pour rien qu'on fait ces calculs-là, même si on dit que c'est des probabilités c'est d'un dans 10 millions.

4310 Par contre, on fait quand même ces calculs-là exactement pour les raisons que vous avez mentionnées. On n'est jamais trop prudent. Et en mesure d'urgence, j'ai travaillé pendant 44 ans dans le domaine des mesures d'urgence. La mesure d'urgence que les gens de la sécurité civile ou des gens, des pompiers, tout ça, vont vouloir avoir, eux, dans un premier temps, puis il y a des guides que vous connaissez peut-être comme CANUTEC, qui donne des distances justement d'évacuation de premier périmètre.

4315 Donc, les gens vont se servir de ces valeurs-là pour établir peut-être un premier périmètre de sécurité. Par la suite, ils vont regarder un petit peu les conditions, mais finalement on n'a pas peut-être pas un trou d'un point cinq mètres, mais on a peut-être un trou de quelques centimètres. La quantité n'est pas la même. Il y a des mesures d'explosivités qui vont être prises.

4320

4325 Et là, à ce moment-là on peut réduire le périmètre de sécurité. Mais ça permet justement aux premiers intervenants d'avoir une valeur sécuritaire, très, très sécuritaire immédiatement dès qu'il arrive une fuite.

4330 Ça fait que tous ces tableaux-là ont été produits justement dans le cadre de l'étude d'impact. Ils sont disponibles, mais il faut les prendre vraiment pour ce qu'ils sont. Donc, c'est des valeurs qui ont été établies partout le long du tracé.

4335 Par contre, ce n'est pas vrai qu'un bateau peut frapper latéralement le méthanier partout le long du tracé du Saguenay. C'est quand même, il n'y a pas beaucoup de circulation puis il n'y a pas de croisement comme tel, sauf les deux endroits qu'on a identifiés qui où un croisement pourrait survenir, c'est vis-à-vis Tadoussac là où on a le fleuve et le Saguenay qui se croisent. Et l'embouchure de la Baie des Ha! Ha! où un bateau pourrait sortir de la Baie des Ha! Ha! et venir tamponner.

4340 Par contre, on a un paquet de mesures entre autres avec le pilotage, avec les communications entre les navires. C'est pour ça qu'on arrive finalement à un résultat où les probabilités sont extrêmement faibles, mais c'est souhaitable, parce que les conséquences pourraient être très importantes si jamais on ne faisait pas attention.

4345 **LE COMMISSAIRE :**

4350 Vous avez mentionné s'il y avait déversement dans le cas du scénario terroriste avec un trou d'un point cinq mètre, le réservoir se viderait complètement. Ma première question c'est en combien de temps? Puis après vous avez dit qu'il s'évaporerait très rapidement. Ça veut dire quoi ça, très rapidement pour vous? J'imagine que c'est une grosse quantité de GNL qu'il y a dans un réservoir.

M. MARCEL RICARD :

4355 En fait, le réservoir, d'après nos calculs le réservoir se vide en 30 minutes et l'évaporation c'est en quelques heures. Je pense que c'est de l'ordre de deux, trois heures environ que le produit va entièrement s'évaporer. Et il devient plus léger que l'air donc il va s'évaporer en altitude très rapidement. Et avec la dilution il va se diluer très, très rapidement dans l'air.

4360

LE COMMISSAIRE :

4365

Mais est-ce qu'il n'y a pas une zone au-dessus de cette flaque qui s'évapore, est-ce qu'il n'y a pas une zone où on atteindrait des concentrations de 5 à 15 % évidemment l'oxygène ambiant. Est-ce que c'est possible?

4370

M. MARCEL RICARD :

4375

Oui, définitivement. C'est certain que dans la transition on obtient cette plage-là de 5 à 15%. C'est pour ça que nos modélisations nous ce qu'on suppose c'est qu'au moment où on a le 5 à 15% on a une source d'allumage. Mais c'est là encore que ça joue dans les probabilités, c'est que vous voyez toute la complexité, c'est qu'il faut qu'il y ait un, l'ouverture, deux, il faut qu'il se déverse, trois, il faut qu'il y ait une source d'allumage dans la plage de 5 à 15 % pour que finalement on ait l'effet catastrophe, qu'on a réussi à modéliser grâce au logiciel PHAST, qui est fait pour ça.

4380

Qui considère... Autrement dit, ce qu'on fait dans un premier temps, on suppose qui arrive un déversement, on le fait enflammer, on le fait rencontrer une source d'allumage, on le provoque autrement dit. On s'assure que... puis là on regarde jusqu'où ça pourrait aller. Mais là, après ça bien là, on se dit : O.K., on ne veut pas que ça arrive, donc maintenant on regarde quelles sont les mesures en place puis est-ce que c'est déjà arrivé ailleurs puis quelles sont les probabilités que ça, ça survienne avec un paquet de données statistiques. Et là, on arrive avec des conclusions finalement que c'est très peu probable que ça se produise. Mais si jamais ça se produisait, voici ce qu'on obtiendrait comme résultat.

4385

LE COMMISSAIRE :

4390

Merci. Ça répond à mes questions.

M. MARCEL RICARD :

4395

Bienvenu.

LE PRÉSIDENT :

4400

Monsieur Ricard, il y avait un élément complémentaire en termes de probabilité de risques, en termes de pire scénario. C'est l'accident terrestre ou l'accident maritime?

M. MARCEL RICARD :

4405 Bien, moi ce que je dirais qu'en termes de probabilité ça serait un déversement au quai. Par exemple, je ne sais pas, il arrive un navire qui passe trop près du navire méthanier pendant le chargement et qui endommage le bras de chargement. Ça serait, d'après les statistiques... Puis lorsqu'on regarde des historiques d'accident c'est surtout à ce niveau-là qui est arrivé des accidents.

4410

LE PRÉSIDENT :

Puis pour ce qui est du pire risque pour l'installation terrestre, c'est quoi le déclencheur. C'est-tu l'explosion d'un compresseur, rupture d'une conduite, rupture d'un réservoir?

4415

M. MARCEL RICARD :

4420 Si on regarde dans les données qui ont été établies, dans l'étude qui a été faite par Quest, c'est une compagnie américaine qui a fait le même genre d'étude que nous, finalement c'est pour ça que je suis à l'aise d'en parler. La pire situation dans la modélisation finalement, c'est une explosion d'un réservoir de propane. C'est pour ça qu'on a un débordement du côté Est, lorsqu'on regarde l'explosion. Si vous regardez, il y a un cercle un peu du côté Est. C'est le seul endroit où il y a un débordement léger du terrain et ça, ce serait dû à une explosion du réservoir de propane qui lui peut faire un *bled*.

4425

Souvent les gens s'imaginent qu'un réservoir de gaz naturel liquéfié peut exploser, peut, ce qu'on appelle un *bled*. C'est une explosion, une énorme boule de feu. Le réservoir de GNL ne peut pas le faire, le réservoir de propane oui, parce que lui, il est sous pression.

4430

Donc ça, c'est pour ça que des réservoirs de propane sont quand même en retrait également des réservoirs de GNL. Les réservoirs de GNL sont construits aussi en béton. Monsieur Rivard pourrait en parler beaucoup plus, mais c'est très, très solide. Donc, lui, il ne pourrait pas impacter, détruire un réservoir de GNL par exemple. Ça fait que dans les conséquences sur le site, ça serait soit une fuite, un tuyau...

4435

Lorsqu'on regarde les historiques d'accident souvent c'est une erreur humaine ou un équipement qui par mégarde, quelqu'un a endommagé une tuyauterie et là, il y a eu une fuite, s'il y a accumulation du gaz dans un endroit confiné, bien il pourrait y avoir explosion. Mais c'est très local.

4440

4445 Donc, il y a un danger à ce moment-là pour les travailleurs, mais les travailleurs sont formés puis ils ont des équipements pour bien travailler. Donc ça, c'est pris en charge au niveau de l'entreprise comme telle.

4450 Par contre, on regarde à l'extérieur et dans toutes les modélisations qui ont été faites, il n'y a aucun incident qui déborde du terrain, sauf comme je disais, le réservoir de propane ou une fuite au quai, s'il y avait un débranchement du tuyau. Mais ça serait de courte durée avec les mesures, toutes les vannes qui se ferment automatiquement, tout ça.

LE PRÉSIDENT :

4455 Alors, une autre question. Généralement, l'industrie pour évaluer son risque industriel, surtout ses installations terrestres, utilise le logiciel PHAST. Alors, que le consultant Quest lui, a utilisé le logiciel Canary.

M. MARCEL RICARD :

4460 Oui.

LE PRÉSIDENT :

4465 Alors, moi ce que j'ai vu comme standard d'habitude l'industrie utilise PHAST. Alors, en quoi Canary pourrait, disons garantir en quelque sorte son évaluation au regard des standards qui est habituellement utilisé dans l'industrie?

M. MARCEL RICARD :

4470 C'est qu'il y a eu beaucoup d'analyses de faites, justement sur différents logiciels, parce qu'il en existe beaucoup d'autres aussi. Mais le logiciel Canary c'est le logiciel qui a été développé par la compagnie Quest, qui est un gros bureau d'ingénierie qui est beaucoup dans l'industrie aux États-Unis.

4475 Donc, aux États-Unis on va utiliser souvent Canary, quoiqu'ils utilisent également PHAST. Tandis que PHAST est un modèle qui a été développé par la compagnie DNV en Norvège, mais c'est deux logiciels qui sont équivalents et qui sont aussi performants un que l'autre, qui donne sensiblement le même genre de résultat. Donc, c'est deux, tout simplement deux logiciels pour faire le même genre de travail.

4480

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci de ces précisions, Monsieur Ricard. Madame Fortin?

4485

Mme STÉPHANIE FORTIN :

Très, très rapide. En conclusion, Monsieur le président, même si on voit que les risques sont très, sont faibles, on ne prend pas l'enjeu du risque à la légère et vraiment la gestion du risque est au cœur de nos opérations et de la sécurité de nos employés. On l'a vu à travers bon, le plan de mesures d'urgence, et cetera.

4490

Donc, c'est vraiment quelque chose qu'on prend au sérieux.

LE PRÉSIDENT :

4495

Monsieur Pilotto, c'est complet.

LE COMMISSAIRE :

4500

On a répondu à toutes mes questions. Merci.

LE PRÉSIDENT :

4505

Merci, Monsieur Pilotto. Un peu comme je l'ai annoncé tout à l'heure, on va suspendre nos travaux jusqu'à ce soir. On va reprendre les travaux à 19 heures. Nous allons aborder le thème « émission de gaz à effet de serre et leurs impacts sur les luttes aux changements climatiques ».

4510

Alors, je remercie les personnes ressources de leur patience, leur contribution aux travaux. Peut-être qu'éventuellement on aura à vous interpeller par écrit pour compléter l'information. Alors, merci encore de votre collaboration. Merci aux gens qui sont venus nous soumettre leur question. Et je vous invite à revenir nous voir ce soir pour contribuer encore à nos travaux. Alors, changements climatiques et GES.

4515

Merci.

AJOURNEMENT

4520

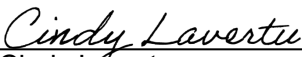
4525

Je soussignée, CINDY LAVERTU, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen de la sténotypie, par visioconférence et selon la qualité de celle-ci, le tout selon la loi.

4530

ET J'AI SIGNÉ :

4535


Cindy Lavertu, s.o.