

Séance de la soirée du 16 décembre 2020

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

ÉTAIT PRÉSENT : **GEORGES LANMAFANKPOTIN**, président

**CONSULTATION CIBLÉE
SUR LE PROJET DE STABILISATION DES BERGES
DE LA BAIE SAINT-FRANÇOIS
PAR LA VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD**

VOLUME 1

Séance tenue le 16 décembre 2020 à 19 h
Par visioconférence

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 16 DÉCEMBRE 2020

MOT DU PRÉSIDENT.....	1
PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS.....	6
PRÉSENTATION DE LA REQUÊTE	
MOUVEMENT D'ACTION RÉGIONAL EN ENVIRONNEMENT (MARE)	
Mme ÉMILIE POIRIER.....	8
PRÉSENTATION DE L'INITIATEUR DU PROJET	
VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD	
M. IAN BLANCHET.....	11
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	20
PÉRIODE DE QUESTIONS	
M. DAVID PHARAND.....	23
M. ALEXIS LEGAULT.....	26
M. PATRIZIO OLIVIERO ARMANI GRECCO.....	40
PRÉSENTATION D'UN MÉMOIRE	
MOUVEMENT D'ACTION RÉGIONAL EN ENVIRONNEMENT (MARE)	
Mme ÉMILIE POIRIER ET M. MARTIN LEGAULT.....	54
PRÉSENTATION DU MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS	
Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER.....	77
SUITE DE LA PÉRIODE DE QUESTIONS	
M. CLAUDE BOILEAU.....	85
M. ELIE HANNA.....	89
M. ALEXIS LEGAULT.....	94
Mme ÉMILIE POIRIER.....	96
MOT DE LA FIN.....	98

FIN DE LA CONSULTATION CIBLÉE

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

Mesdames et messieurs, bonsoir et bienvenue à cette première séance de la consultation ciblée sur le projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield.

Compte tenu du contexte actuel entourant la COVID-19 et des mesures sanitaires particulières qui s'appliquent, le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques nous a demandé d'adapter nos pratiques afin de tenir nos processus d'information et de consultations publiques dans le respect des consignes émises par la santé publique. C'est pourquoi nous tenons les séances uniquement sur Internet. Les séances de la consultation ciblée seront toutefois disponibles, en différé, dans le site Web du BAPE et sur Facebook.

Quelques petites précisions avant de commencer. Je vous informe qu'un décalage est possible entre ce qui se déroule en direct, ici dans nos bureaux, et ce qui est retransmis sur Internet. C'est normal. Il se peut aussi qu'il y ait un petit délai avant que vous voyiez apparaître les personnes lorsque l'on change d'intervenants; ne vous inquiétez pas, l'image reviendra après quelques secondes.

Je me présente, Georges Lanmafankpotin, je suis membre du BAPE et je préside cette commission d'enquête qui a la responsabilité de réaliser le mandat donné au BAPE par le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, monsieur Benoit Charette. À ce titre, j'anime les séances publiques. Les questions et les réponses me sont adressées, et je les redirige aux personnes concernées. Je pose aussi mes questions, afin d'accomplir le mandat donné au BAPE par le ministre.

Pour ceux et celles qui désirent poser des questions sur le projet, je vous invite à vous inscrire dès maintenant au registre disponible dans la page relative au dossier sur notre site Web, et par téléphone, au 1 800 463-4732, poste 6. Nous vous invitons, s'il vous plaît, à suivre les consignes transmises dans la boîte vocale. Par la suite, un membre du personnel communiquera avec vous par téléphone pour valider certains détails et vous transmettre des informations sur votre intervention en direct devant la commission. Au retour de la pause, les personnes inscrites seront appelées dans l'ordre d'inscription.

La commission a le souci d'écouter toute personne qui souhaite se faire entendre sur le projet, malgré les défis technologiques actuels.

Voici maintenant le mandat que le BAPE a reçu du ministre, le 22 octobre dernier. Cette lettre s'adresse au président du BAPE, monsieur Philippe Bourke.

« En ma qualité de ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et en vertu des pouvoirs que me confère le cinquième alinéa de l'article 31.3.5 de la Loi, je donne mandat au BAPE de tenir une consultation ciblée concernant le projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François sur le territoire de la ville de Salaberry-de-Valleyfield, par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, et de me faire un rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura fait. Le mandat du BAPE débutera le 14 décembre 2020.

Le mandat portera sur les impacts du projet associés à l'augmentation du trafic nautique et à la taille des embarcations dans la baie Saint-François, dû à la construction d'une nouvelle rampe de mise à l'eau de grande dimension et à l'agrandissement du quai fédéral. »

Et c'est signé : « *Benoit Charette* ».

Je vous rappelle qu'une commission d'enquête n'est pas un tribunal et que son rôle n'est pas de prendre une décision. Son mandat est d'établir les faits concernant les répercussions du projet et de proposer au ministre un éclairage sur les principaux enjeux soulevés par ce projet.

Outre sa responsabilité d'enquêter, la commission doit faciliter l'accès du public à l'information sur les enjeux soulevés par le projet et recueillir l'opinion des personnes intéressées.

De plus, la commission examine, dans une perspective de développement durable, le projet soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, qui englobe les aspects écologique, social et économique.

Dans le cadre de la Loi sur le développement durable, le BAPE s'est donc donné un plan d'action permettant aux commissions d'enquête de considérer l'ensemble des 16 principes de la Loi afin d'intégrer la recherche d'un développement durable à leur démarche d'analyse.

Par ailleurs, l'article 6.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement accorde au commissaire mandaté pour mener la présente enquête, que je suis, les pouvoirs et l'immunité des commissaires nommés en vertu de la Loi sur les commissions d'enquête. En outre, je me suis engagé à respecter le code de déontologie des membres et les valeurs éthiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Ainsi, la commission a un devoir de neutralité, d'impartialité et de réserve, et elle doit agir équitablement envers tous les participants, tout en suscitant le respect mutuel et en favorisant leur participation pleine et entière. C'est pourquoi il ne sera toléré aucune forme de manifestation, d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes.

Le BAPE a élaboré à cet égard des règles de participation visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Elles sont disponibles dans son site Web. Ces règles de participation portent aussi sur le respect du droit d'auteur et de la vie privée des personnes. Je me réserve donc le droit d'interrompre des propos qui ne respecteraient pas ces règles. Respecter ces règles permet, en effet, un dialogue serein et constructif, puis constitue également la meilleure façon d'éviter d'éventuelles poursuites.

Parallèlement aux travaux de la commission d'enquête, le projet fait l'objet d'une analyse environnementale de la part du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. À partir de ces deux analyses, le ministre fera une recommandation au Conseil des ministres, qui rendra une décision sur le projet.

Cette commission d'enquête effectue l'examen public du projet de manière à satisfaire aux exigences de la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec. Si vous voulez obtenir plus de renseignements sur la procédure d'évaluation environnementale, je vous invite à consulter le site Web du BAPE ou du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Le mandat de la commission d'enquête a débuté le 14 décembre dernier et sera d'une durée maximale de trois mois. Le rapport du BAPE sera remis au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au plus tard le 12 mars 2021.

Voici maintenant un aperçu du déroulement de cette première soirée, selon nos règles de procédure. Je présenterai la commission et l'équipe qui l'assistera, l'initiateur du projet et les personnes-ressources invitées. Puis, la requérante sera invitée à exprimer les motifs de sa requête. La demande de consultation publique sera par la suite rendue publique par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques dans le registre des évaluations environnementales, entre autres accessible par le site Web du BAPE. Enfin, j'inviterai le représentant de l'initiateur du projet à décrire les grandes lignes de son projet pendant environ 20 minutes.

Une pause de 15 minutes suivra la présentation du projet. Au retour de la pause, les interventions du public s'effectueront selon l'ordre d'inscription. Pour assurer un bon fonctionnement et permettre à toutes et tous de participer, deux questions ou commentaires seront permis par intervention. Vous pourrez toutefois vous inscrire à nouveau au registre pour poser vos questions ou donner votre opinion. La commission écoutera deux présentations verbales, et un mémoire sera également présenté plus tard dans la soirée.

La consultation ciblée donne la possibilité à la commission ainsi qu'aux personnes et aux groupes qui le désirent de poser des questions et d'obtenir des réponses de l'initiateur du projet, ainsi que des compléments d'information ou des réponses de la part des personnes-ressources.

Les personnes-ressources sont des ministères que la commission a identifiés pour recevoir des questions du public ou de la commission.

La consultation ciblée est déclenchée par le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, sur recommandation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Elle intervient lorsqu'il y a peu de demandes de consultation publique ou de médiation, lorsque les préoccupations sont peu variées et localisées, et lorsque la pertinence du projet n'est pas remise en cause. Une consultation ciblée ne comprend qu'une seule partie et peut se dérouler en plusieurs séances, consécutives ou non, durant lesquelles les participants peuvent à la fois poser des questions, présenter des mémoires ou exprimer leurs opinions.

La consultation ciblée porte sur des cibles identifiées par le ministre. Dans le cas du présent mandat confié au BAPE, le ministre indique que cette consultation devra porter sur les impacts du projet associés à l'augmentation du trafic nautique et à la taille des embarcations dans la baie Saint-François, dû à la construction d'une nouvelle rampe de mise à l'eau de grande dimension et à l'agrandissement du quai fédéral. Les mandats de consultation ciblée doivent traiter des préoccupations identifiées dans la lettre mandat du ministre, et des questions pourraient porter sur les préoccupations énoncées par celui-ci.

Il est important de souligner qu'en vertu de l'article 43 des Règles de procédure du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, la commission peut considérer toute autre préoccupation soulevée lors d'une séance, outre les cibles identifiées par le ministre. Cela signifie toutefois qu'une préoccupation non soulevée pendant une séance ne pourra pas être traitée dans le rapport de la commission.

La consultation ciblée permet donc de mieux cerner les enjeux relatifs au projet et d'enrichir nos connaissances sur divers sujets, pour permettre à tous de se forger une opinion éclairée sur le projet. Les questions qui nécessitent une recherche ou un développement devront être traitées dans un délai de 48 heures, afin que les renseignements demandés soient rendus publics rapidement. Ils deviendront accessibles dans le site Web du BAPE.

La consultation ciblée sert également à recevoir les opinions des participants ou leurs réactions à une réponse donnée par l'initiateur du projet ou une personne-ressource. Vous pouvez également déposer votre mémoire à la commission d'enquête. Au besoin, des séances sont prévues demain après-midi et demain soir.

Il y a trois manières de s'exprimer dans le cadre des travaux : déposer un mémoire avec présentation -- vous aviez jusqu'au 11 décembre dernier pour nous les faire parvenir -- déposer un mémoire sans présentation -- vous avez jusqu'au 8 janvier 2021, à 16 h, pour le faire -- ou faire une présentation verbale, sans déposer un mémoire, tout au long des séances.

Après les séances publiques de la consultation ciblée, la commission pourrait poser des questions par écrit à l'initiateur du projet et aux personnes-ressources pour être en mesure de compléter son examen du projet et son analyse. La commission compte recevoir les réponses dans un délai de 48 heures. Vous pourrez également nous faire parvenir vos questions jusqu'au 8 janvier 2021, à 16 h. Les renseignements obtenus seront aussitôt rendus publics; ils deviendront accessibles dans le site Web du BAPE. Comme je l'ai mentionné précédemment, vous aurez jusqu'au 8 janvier 2021, à 16 h, également pour déposer votre mémoire sans le présenter. Si la commission a des questions particulières à la suite de la lecture d'un mémoire déposé sans présentation, elle se réserve le droit de convoquer les auteurs à une conférence téléphonique à distance qui serait alors enregistrée. L'enregistrement intégral de ces conversations éventuelles sera déposé sur la page Web de la commission.

De plus, l'ensemble du dossier peut être consulté sur le site Web du BAPE et dans le registre des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Par ailleurs, ce qui est dit en séance publique est enregistré et les transcriptions sont disponibles -- et seront disponibles sur le site Web du BAPE environ une semaine après la fin des séances de la consultation ciblée. Aussi, la webdiffusion des séances publiques sur le site Web sera disponible en différé jusqu'à un mois suivant la publication du rapport.

Mentionnons également que le BAPE a récemment créé une page Facebook pour mieux informer le public intéressé à ses travaux. Cette page vise à informer le public des différentes étapes franchies par nos commissions en cours, à partager l'information liée au BAPE, et aussi à recevoir vos commentaires concernant l'organisme public dans son ensemble. Toutefois, les commentaires spécifiques concernant les travaux liés au présent mandat du BAPE ne seront pas considérés sur cette page Facebook. Vos préoccupations et vos opinions sont importantes, et pour que la commission les considère, vous devez vous rendre sur notre site Web et suivre les indications pour communiquer avec la commission.

Voici comment nous allons procéder ce soir. Comme mentionné plus tôt, le registre est ouvert dans notre site Web et par téléphone, au 1 800 463-4732, poste 6. Vous pouvez vous inscrire pour vous adresser à la commission. Les gens seront appelés dans l'ordre de leur inscription. Deux questions seront admises par intervention, sans sous-question. Vous êtes, bien sûr, les bienvenus pour vous réinscrire au registre. Vous pouvez également faire part à la commission de vos préoccupations, de vos suggestions ou de votre opinion. Vous disposerez alors de cinq à sept minutes. Cette règle permettra au plus grand nombre possible de participants d'intervenir. À chacune de vos interventions, vous devez vous adresser à moi, à titre de président de la commission. S'il s'agit d'une question, je la dirigerai aux personnes concernées. Je peux intervenir en tout temps auprès des personnes-ressources et des représentants de l'initiateur du projet, pour obtenir l'information supplémentaire dans la foulée de cette question. Je vous demande d'éviter les préambules à vos questions. Les seuls préambules acceptés sont ceux qui sont indispensables à la compréhension de la question. S'il s'agit d'une opinion, il est possible que j'échange avec vous quelques minutes afin de mieux comprendre.

Par ailleurs, si une information ou un document demandé par la commission est considéré comme confidentiel par la personne qui doit le déposer, celle-ci doit lui en faire part au moment même de la demande. Si la commission le juge nécessaire, cette information doit lui être remise avec la mention « confidentiel ». Nous permettrons alors aux personnes concernées d'établir, s'il y a lieu, le préjudice qui pourrait être encouru si le document était rendu public. Nous rendrons ensuite une décision écrite selon laquelle l'information sera rendue publique en tout ou en partie, ou ne le sera pas, et cette décision sera, elle, rendue publique. Si le document rendu non public est toutefois considéré par la commission comme nécessaire à ses travaux, elle en conservera une copie pendant la durée de son mandat. Les personnes concernées bénéficieront d'un délai, avant la diffusion publique du document, pour réagir à la décision de la commission.

Le participant qui désire donner une information ou déposer un document, mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de cette information peut s'adresser à la coordonnatrice, qui se chargera de vérifier le tout auprès de la commission. Vous pouvez utiliser l'adresse courriel sur la page du dossier dans le site Web du BAPE.

PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS

LE PRÉSIDENT :

J'ai maintenant le plaisir de vous présenter l'équipe de la commission d'enquête. La conseillère en communication, madame Julie Olivier, et la coordonnatrice, madame Line Jobin. Madame Amal Bouchrik, agente de secrétariat, que fait le traitement des documents fournis à la commission, ainsi que monsieur Karim Chami, analyste. Mentionnons également la présence à mes côtés ce soir de madame Sylvie Mondor, directrice de l'expertise environnementale et du développement durable. Messieurs Pierre Dufour et Raphael Sioui du BAPE sont chargés de la webdiffusion des séances. Enfin, madame Isabelle Goyette assure le travail de sténotypie.

J'invite à présent le porte-parole de l'initiateur du projet à nous présenter son équipe.

Monsieur Ian Blanchet?

M. IAN BLANCHET :

Bonsoir. Oui, je suis Ian Blanchet, je suis le directeur du Service d'ingénierie de la Ville, et j'agirai à titre de porte-parole ce soir pour l'initiateur, la Ville de Salaberry-de-Valleyfield. Je suis accompagné de nos consultants, donc la firme -- le consortium composé des firmes WSP et EXP, qui sont représentées par monsieur Bernard Fournier, monsieur Patrick Lafrance et on a monsieur Pierre Beauchamp qui est également présent. Je ne suis pas certain d'avoir tous les noms de tout le monde,

là, je ne sais pas si je fais le tour. Et je suis accompagné également de Jacques Duval, qui est chargé de projet pour la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, dans le cadre du projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François.

LE PRÉSIDENT :

Malheureusement, on ne les a pas vus quand vous les avez présentés, mais on continue, on aura l'occasion tout à l'heure, quand les questions vont émerger, de les voir.

M. IAN BLANCHET :

Bien sûr.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Blanchet.

Maintenant, permettez-moi de vous présenter les personnes-ressources. Pour le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, j'invite les représentants à se présenter, en commençant par monsieur Guillaume Thibault.

M. GUILLAUME THIBAUT :

Oui, bonjour, Guillaume Thibault, donc chargé de projet aux évaluations -- à la Direction des évaluations environnementales au ministère de l'Environnement, donc j'agirai à titre de porte-parole pour les audiences de ce soir. Je suis accompagné aussi, de notre propre ministère, de mes... de deux de mes collègues, monsieur François Delaître et monsieur Pierre Michon, ainsi qu'un ingénieur, collègue aussi du ministère de l'Environnement, de la Direction de l'expertise hydrique, monsieur François Coderre.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Thibault.

Pour le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, commençons avec madame Marie-Hélène Fraser.

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

Bonsoir. Donc, mon nom c'est Marie-Hélène Fraser, j'agirai à titre de porte-parole pour le

ministère Forêts, Faune et Parcs, et également comme personne-ressource pour les éléments fauniques. Et je suis accompagnée ce soir de Sylvie Laurence, qui est -- qui va être la personne-ressource pour les éléments forestiers. Donc, je cède la parole à Sylvie pour se présenter.

Mme SYLVIE LAURENCE :

Oui, bonsoir. Mon nom est Sylvie Laurence, biologiste au ministère des Forêts, de Faune et des Parcs. Ce soir, je répondrai, si vous avez des questions, pour tout ce qui touche le domaine forestier. Bonne soirée!

LE PRÉSIDENT :

Merci, mesdames Fraser et Laurence.

Nous avons aussi demandé à Pêches et Océans Canada ainsi qu'à Transports Canada de désigner des personnes-ressources, afin de répondre par écrit à d'éventuelles questions. Si la collaboration d'autres ministères et autres organismes s'avérait nécessaire, la commission d'enquête, en vertu de ses pouvoirs, pourrait faire appel à eux en tout temps.

Je vais inviter maintenant la requérante à lire sa demande de consultation publique, si elle est déjà là.

PRÉSENTATION DU REQUÉRANT
MOUVEMENT D'ACTION RÉGIONAL EN ENVIRONNEMENT (MARE)
Mme ÉMILIE POIRIER

Mme ÉMILIE POIRIER :

Oui, bonsoir. Alors, Émilie Poirier, je suis membre du MARE, le Mouvement d'action régional en environnement. Juste avant de commencer, un petit mot sur le MARE. Alors, on est un regroupement de citoyens...

LE PRÉSIDENT :

Oui, je... Laissez-moi vous remercier d'abord d'être là, d'avoir soumis votre requête.

Mme ÉMILIE POIRIER :

Merci à vous.

LE PRÉSIDENT :

Merci de votre présence. Je vous demanderais de vous en tenir strictement aux motifs présentés au ministre...

Mme ÉMILIE POIRIER :

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

... dans votre présentation de requête...

Mme ÉMILIE POIRIER :

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

... puisque je me réserve le droit de vous interrompre, si jamais vous débordez trop de la lecture de cette requête-là. Allez-y, madame Poirier.

Mme ÉMILIE POIRIER :

Parfait. Donc, j'y vais. Donc, ça va comme suit.

« Nous saluons le projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François à Salaberry-de-Valleyfield. Nous croyons en effet que le fait de revégétaliser les rives améliorera la qualité des écosystèmes, de notre environnement et, par conséquent, de notre qualité de vie. De plus, nous sommes heureux de voir dans ce projet une multiplication des aménagements et placettes pour que les citoyens profitent davantage de ce magnifique plan d'eau.

Cependant, en tant que regroupement de citoyennes et de citoyens, nous sommes d'avis qu'une partie de ce projet soulève plusieurs questions importantes. La construction d'une rampe plus imposante, plus fonctionnelle et double permettra la mise à l'eau de bateaux plus grands, plus lourds et en plus grande quantité. L'agrandissement du quai fédéral, quant à lui, permettra dorénavant la présence de croisiéristes, des bateaux de 104 pieds et de 463 tonnes. Toutes ces nouvelles aménagements-là laissent présager une hausse de l'achalandage. Est-ce que les berges nouvellement aménagées résisteront à un batillage accru?

Par conséquent, la réfection de ces trois infrastructures ainsi que le dragage de 1 600 mètres cubes au parc Marcil et de 3 800 mètres cubes au parc Sauvé favoriseront une fréquentation de ce secteur par des bateaux beaucoup plus imposants et nombreux.

Cette croissance n'a pas été projetée ni chiffrée, et ses impacts ne nous semblent pas avoir été suffisamment analysés, et donc aucune compensation n'a été prévue. En plus des impacts déjà cités dans les différents documents, nous pensons que ce trafic nautique accru et cette nouvelle possibilité d'accueillir des bateaux plus... de plus grande envergure -- pardon -- auront des conséquences sur nos écosystèmes, sur notre environnement et sur notre qualité de vie.

Dans l'étude d'impact, l'analyse des émissions de GES d'une nouvelle rampe de mise à l'eau ainsi que des nouveaux quais tient compte d'une augmentation de l'achalandage, mais pas de la taille des embarcations. Il pourrait donc y avoir une augmentation des GES plus grande que ce qui était prévu dans cette étude. Même minime, cette... ça s'ajoute aux GES existants. Tout effort pour diminuer les GES est essentiel.

Contrairement à ce que l'on retrouve dans l'étude d'impact, parce qu'on prévoit une augmentation du nombre et de la taille des embarcations, il y aura une augmentation de la pollution sonore. L'étude d'impact ne tient pas compte des impacts de cette pollution sonore sur les écosystèmes et ainsi que sur la qualité des résidents durant la phase d'exploitation. Contrairement à ce que l'on retrouve dans l'étude d'impact, des impacts négatifs sur les activités nautiques sont à prévoir. Avec plus d'embarcations et des embarcations de plus grande envergure, il ne sera pas aussi sécuritaire pour les citoyens d'y pratiquer des sports et des activités, comme la baignade ou l'utilisation de petites embarcations, entraînant ainsi une perte de jouissance.

L'étude d'impact ne tient pas compte du fait que, outre le risque de déversement accidentel des contaminants, l'augmentation du tirant d'eau produit par de plus grandes embarcations devrait avoir un impact négatif sur la qualité de l'eau.

La nouvelle rampe de mise à l'eau, si elle est construite, entraînera une augmentation du trafic terrestre sur des voies comme la rue Victoria ou la rue Alexandre.

La reproduction des poissons est une -- pardon. La reproduction des poissons est en nette diminution dans ce secteur; l'augmentation de la circulation marine ainsi que du tirant d'eau des embarcations risquent d'avoir un effet négatif sur les populations de poissons.

Finalement, nous craignons que ces deux infrastructures génèrent une augmentation de la présence des plaisanciers, et un déplacement accru des bateaux risque de saper, en partie, le travail de stabilisation des berges qui viendra juste d'être fait. On propose certes une limitation de vitesse à sept kilomètres/heure, mais seulement pour le secteur de la marina.

Pour conclure, de façon plus globale, nous croyons que le quai fédéral et la rampe de mise à l'eau, telle que décrite dans les documents de la firme WSP, s'inscrivent dans une idée de privatisation des berges. La plaisance sur des grosses embarcations est réservée principalement à une classe privilégiée. Nous croyons que les berges doivent demeurer publiques et favoriser le plus grand nombre. Ainsi, nous demandons à ce que soit déclenché un processus de consultation. »

Là où nous sommes rendus. Voilà, c'était la lettre que nous avons envoyée au ministère de l'Environnement.

LE PRÉSIDENT :

Infiniment merci, madame Poirier, pour cette belle présentation de votre requête.

Nous allons laisser la parole à l'initiateur du projet, monsieur Ian Blanchet, qui nous présentera son projet durant environ 20 minutes. Après cette présentation, nous ferons une pause de 15 minutes.

Monsieur Blanchet, vous avez la parole.

**PRÉSENTATION DE L'INITIATEUR DU PROJET
VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD
M. IAN BLANCHET**

M. IAN BLANCHET :

D'accord. Je vais présen... je vais partager mon écran, donnez-moi un petit instant.

LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

M. IAN BLANCHET :

Donc, est-ce que ça va?

LE PRÉSIDENT :

Une excellente qualité!

M. IAN BLANCHET :

Parfait. Donc, je débute immédiatement.

Bien, écoutez, ça me fait plaisir ce soir, dans le cadre de ces consultations ciblées, de vous présenter le projet de stabilisation des berges et des aménagements contigus de la baie Saint-François. Donc, un projet très important pour la Ville de Salaberry-de-Valleyfield.

Et, donc voici, la présentation va être divisée en quatre points.

Donc, le premier point, on va présenter le projet sommairement, donc tel qu'on l'a fait le printemps dernier, et on va identifier quelques objectifs principaux de ce projet-là. Rapidement, on va parler, au point 2, des éléments du nautisme au pourtour de la baie, donc vraiment ce qui ceinture la baie, qu'est-ce qui existe comme éléments au niveau du nautisme pour la baie. Et, au point 3, donc on va parler du nautisme en général dans le lac Saint-François. Donc, on va parler du nautisme, puisque l'objet de la consultation ciblée, on parle beaucoup de nautisme, on va regarder vraiment qu'est-ce qu'on a comme données disponibles pour le nautisme du lac Saint-François. Puis, finalement, je vais terminer en présentant quelques impacts du projet, que le projet pourrait avoir sur le nautisme.

Le projet -- on commence par le début, hein -- donc, c'est un projet très intéressant, mais qui est issu quand même d'une planification qui date quand même, donc une planification de notre centre-ville qui date de 2010, qui a été réalisée pour le compte de la Ville, dans laquelle on a identifié toute une série d'interventions qui faisaient -- qui permettaient, en fait, là, de développer notre centre-ville dans un esprit de développement durable. On voit, sur l'image qui est présentée ici, des boucles qui ont été identifiées dans le cadre de cette planification-là : donc la boucle de la rivière, pour laquelle il y a plusieurs interventions qui ont déjà été réalisées, et on a finalement la boucle de la baie. Donc, le projet qu'on a entre les mains actuellement est totalement cohérent avec cette planification-là long terme qui a été préparée par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield.

Sur la carte qu'on voit ici, on voit... c'est une carte, en fait, qui présente la localisation de l'ensemble des interventions qui sont prévues dans le cadre du projet -- c'est une carte qui a été utilisée le printemps dernier -- et là, ça permet d'apprécier quand même l'ensemble des interventions. On voit rapidement que tout ce qui est en jaune constitue les endroits où il y aura de la stabilisation et de la végétalisation des berges. Donc, vous voyez, c'est très étendu au pourtour de la baie. Et, rapidement, on peut voir qu'il y a un parcours qui se dessine au pourtour de la baie, un parcours qui est en partie existant aujourd'hui, un parcours piétons cyclistes, et une des intentions du projet, c'est de venir créer les liens manquants et s'assurer qu'on ait une ligne directrice tout au pourtour de la baie, dans les différents aménagements, pour que les citoyens et les visiteurs puissent profiter, venir admirer finalement la baie Saint-François sur son pourtour. Donc, c'est une des intentions du projet.

Rapidement, je vais cibler les éléments qui sont discutés dans le cadre de la consultation de ce soir. Donc, on retrouve ici la localisation du quai fédéral, donc dans l'axe de la rue Nicholson, donc vraiment un endroit stratégique au niveau de notre centre-ville, et la portion qui devra être prolongée au niveau du quai fédéral, donc vraiment dans l'axe de la rue Nicholson. Et on a également les deux rampes de mise à l'eau existantes, donc celle de la marina et celle du parc Marcil, qui sont localisées, celle de la marina juste ici, et celle du parc Marcil, qui est évidemment au parc Marcil, qui seront remplacées par une nouvelle rampe de mise à l'eau, qui est également localisée au parc Marcil.

Donc, vous voyez, ça fait le tour un petit peu des interventions qui sont prévues au pourtour de la baie Saint-François.

Rapidement, les objectifs de ce projet-là. Donc, un premier objectif qu'on peut identifier, c'est nécessairement la stabilisation des berges. Les berges au pourtour de la baie Saint-François, les berges publiques, sont endommagées. On a une image ici qui représente très bien une instabilité de la berge, cette image-là est prise dans le parc Sauvé, et on voit vraiment que les stabilités... les stabilisations qui avaient été faites à l'époque -- donc on voit ici des gabions qui sont complètement affaissés -- tous ces aménagements-là, ces structures-là vont être remplacés par des stabilisations de berges végétalisées. Donc, on voit ici une coupe typique, vraiment ce qu'on va retrouver partout sur les interventions qu'on va faire sur les berges de la baie Saint-François, donc une partie végétalisée, une stabilisation complète qui va permettre, finalement, de sécuriser, stabiliser ça pour très longtemps, donc en tenant compte de l'ensemble des usages et de tous les facteurs qui peuvent venir causer de l'érosion. Donc, c'est vraiment des investissements qui sont faits pour longtemps. Et on voit ici que ça permet de venir restructurer tous les aménagements qui sont en bordure de ça, qui sont endommagés par cette instabilité-là.

Un deuxième objectif : la remise à niveau de certaines infrastructures vétustes. Donc, on a une image, ici à gauche, où on voit la rampe de mise à l'eau du parc Marcil, qui est endommagée, qui est vétuste, qui a besoin d'être remise en état. Et on a une image, ici à droite, où on voit une activité, donc ici, on voit une activité, ce qu'on appelle les Régates, ici, donc avec des estrades, mais on voit l'absence d'aménagements, l'absence de structures des aménagements qui permettent de tenir ce genre d'événement là. Donc, au niveau récréotouristique, il y a vraiment des déficiences. Donc, on peut apprécier sur ces images-là la vétusté de certaines infrastructures, qui vont être rénovées dans le cadre du projet.

Le troisième objectif, le demandeur l'a bien signifié, c'est clairement de donner un plus grand accès à la baie à sa population. Donc, on a présenté une image ici d'interventions qui ont été réalisées ailleurs sur le territoire, donc dans la portion de l'ancien canal, là, et on voit vraiment un exemple d'une placette qui est prévue d'être aménagée au pourtour de la baie. Donc, c'est vraiment des endroits où on peut s'approcher de l'eau, s'approprier, finalement, les bords de l'eau, même voire se mettre les pieds à l'eau.

Donc, tout de suite ici à droite, on voit une image de ce qui est proposé dans le parc Cauchon, donc d'une des interventions prévues dans le dossier, et là, il y a trois placettes qui sont identifiées, qui vont s'inspirer un peu de ce qui a été fait sur l'image qu'on voit ici. Donc vraiment, l'intention, c'est de redonner l'accès à la baie Saint-François pour sa population.

Quatrième objectif : favoriser l'offre récréotouristique. Les Campivallensiens apprécient les activités estivales, les festivals, sont friands de ça, et on voit ici des images de différentes activités qui se tiennent sur le territoire. On voit à gauche l'activité, un triathlon majeur qui se tient sur le territoire, on a un plan d'eau magnifique qui permet de tenir ce genre d'activité là, donc une compétition avec un rayonnement national. On a les Régates de Valleyfield, qui est vraiment la signature de Salaberry-de-Valleyfield, qui se tient chaque année. Et il y a différentes autres activités qui existent sur le territoire, notamment la voile. Et dans le cadre du projet, quand on parle de favoriser l'offre récréotouristique, c'est d'offrir toute une panoplie d'activités possibles, et la voile en est une que la Ville et tous les services de la Ville, on tente de favoriser cette activité-là, et les différentes interventions dans notre projet vont permettre de venir favoriser ces activités-là sur le territoire, dans la baie Saint-François, qui est très propice à pratiquer ces activités-là, étant donné la présence de vent à longueur d'année à cet endroit-là. Puis finalement, bien, il y a des aménagements d'espaces de rassemblement en bordure de la baie Saint-François, qui, encore une fois, vont favoriser à la population et aux visiteurs de s'approprier la baie Saint-François.

Cinquième objectif qu'on veut identifier, c'est de répondre à la demande en matière de nautisme. Donc, c'est l'objet de la consultation de ce soir, et notre projet va définitivement répondre à cette demande-là, qui est actuelle, et rapidement c'est là qu'on veut arriver dans la présentation de ce soir.

Donc, on commence avec les éléments du nautisme au pourtour de la baie.

Le premier qu'on peut identifier, c'est le Vieux Canal. Le Vieux Canal, c'est une infrastructure -- en fait, c'est un canal qui a été ouvert à la navigation, en plein coeur de notre centre-ville, donc un ancien canal qui était fermé, ça date de 2006, ça a été vraiment une intervention qui a été réalisée et qui a permis vraiment de redynamiser le centre-ville de Salaberry-de-Valleyfield. Le Vieux Canal, qu'est-ce que c'est? En fait, c'est une offre d'amarrage à quai et à l'épaule, pour des navigateurs de partout qui décident de venir visiter Salaberry-de-Valleyfield. Donc, ce qu'on -- ce qui est offert là, en fait, c'est des services pour les navires, mais également de l'animation et de la restauration.

Au niveau de l'achalandage de cette... du Vieux Canal, on a dénombré, en 2019, 2 189 nuitées, donc qui sont venues, finalement, s'amarrer dans le Vieux Canal. Dans le cadre du projet, il n'y a aucune intervention prévue, il ne fait pas partie du projet, mais on tenait ce soir quand même, pour informer la commission de ce qui se passe au niveau du nautisme, de présenter cet élément-là qui se situe, finalement, au pourtour de la baie Saint-François.

L'autre élément du nautisme qui est présent actuellement, c'est des places à quai. Donc, il y a des places à quai disponibles à la marina et dans le parc Sauvé, qui vont varier en fonction de la saison, en fonction des places disponibles qu'on retrouve à la marina. En 2020, on a compté 1 370 nuitées dans ces places à quai là. Au niveau des interventions prévues dans le projet, bien il y a une réorganisation simple qui est prévue des quais dans le parc Sauvé, puis au niveau des bénéfices reçus de cette intervention-là, en fait, c'est pour mieux utiliser les espaces et augmenter la sécurité de ces quais-là qui sont dans le parc Sauvé actuellement.

Le quai fédéral, donc un des éléments qui est discuté ce soir, qui a été ciblé, là, par la demande de consultation, donc le quai fédéral, qu'est-ce que c'est? C'est un quai existant dans la partie en eau profonde du parc Sauvé. Il porte -- on l'appelle historiquement le « quai fédéral », mais c'est vraiment une propriété municipale. Son achalandage actuel, de ce quai-là, c'est un quai qui a environ une soixantaine de mètres de long et qui se situe, si on regarde l'image ici, vraiment dans la partie plus à l'est du parc Sauvé. Donc, c'est un quai qui, actuellement, reçoit l'amarrage d'un hôtel flottant, donc il y a vraiment une offre touristique qui existe sur le territoire actuellement, c'est un hôtel flottant qui est très populaire et qui utilise le quai fédéral comme endroit pour s'amarrer, et donc tenir ses activités. Cette année, on a eu également de la location de bateaux électriques, de kayaks. C'est un endroit où il s'est passé toujours quelques activités comme ça, étant donné sa localisation stratégique.

La rénovation du quai existant. C'est un quai en mauvais état qui doit être rénové, et on en profite parce qu'on arrive avec la machinerie, on va faire des travaux, et si vous regardez le prolongement, de quel côté il est fait, il est fait dans l'axe de la rue Victoria, dans l'axe de la rue Nicholson. Au niveau des bénéfices reçus, bien ça permet d'augmenter l'espace pour l'offre récréotouristique, c'est déjà ce qui se passe, toutes sortes d'offres; on parlait tantôt de bateaux de croisière, bien sûr qu'il pourrait y avoir ce genre d'activités là à cet endroit-là, et ça permet de créer une place publique d'envergure, donc vraiment quelque chose de structurant dans un endroit stratégique pour notre centre-ville.

Le quatrième élément du nautisme au pourtour de la baie, en fait, c'est la marina. On a une marina d'importance à Salaberry-de-Valleyfield, qui compte 380 places actuellement, elle est occupée à 100 %, puis il y a une liste d'attente actuellement pour la marina, donc c'est quelque chose qui est quand même populaire. Les interventions qui sont prévues dans la marina -- parce que la marina, les entités de la marina font partie intégrante du projet -- encore une fois, c'est : une stabilisation et une végétalisation des berges; l'aménagement de la langue de terre, donc un endroit actuellement qui est totalement dépourvu d'aménagement, mais qui est magnifique, on est vraiment en plein coeur de la baie Saint-François; la rénovation du poste d'essence; et ce qui est prévu également, c'est de déplacer une partie de l'entreposage hivernal des bateaux vers un autre endroit (*inaudible - coupure du son*), qui va être joint avec la nouvelle rampe de mise à l'eau du parc Marcil.

Donc, les bénéfices qui sont reçus à ce niveau-là, c'est définitivement un des objectifs du projet, de donner un accès à la population aux rives de la marina, en libérant la langue de terre, entre autres.

Donc, tout à l'heure je parlais d'un circuit piéton au pourtour de la baie, mais la marina constitue une coupure actuellement à ce circuit-là, et là, bien l'intervention qui est prévue dans le projet va nous permettre de venir améliorer, donner l'accès, mais surtout végétaliser, planter des arbres, donc vraiment de redonner du lustre à cet endroit-là, et ça nous permet, bien évidemment, dans les bénéfices reçus, bien on va rénover les infrastructures désuètes. Donc, c'est vraiment intéressant dans le cadre de ce projet-ci.

Maintenant, le cinquième élément, qui est un autre élément qui a été ciblé dans la demande de consultation, c'est la rampe -- les rampes de mise à l'eau, en fait. Au niveau de l'achalandage, les rampes de mise à l'eau actuellement sur le territoire, c'est géré par des vignettes, des vignettes saisonnières qui sont vendues. Il n'y a pas de contrôle qui est fait au niveau de la rampe, de l'achalandage de la rampe, l'achalandage de la rampe de... au quotidien, donc c'est vraiment une vente de vignettes annuelle. Ce qu'on peut voir comme statistiques, c'est qu'en 2020, il y a 585 vignettes qui ont été vendues pour des résidents de Salaberry-de-Valleyfield, et 121 vignettes qui ont été vendues pour des non-résidents, et il y a 41 accès quotidiens qui ont été vendus également pour l'utilisation des rampes de mise à l'eau. Donc, on voit qu'il y a une proportion très importante, hein, la majorité, c'est des Campivallensiens qui ont pris... qui se sont procurés une vignette saisonnière. Actuellement, l'utilisation des rampes de mise à l'eau, il n'y a aucune limite pour l'usage quotidien, aucun encadrement.

Qu'est-ce que ça veut dire, « aucun encadrement »? Bien, on a des photos, ici, qui représentent qu'est-ce qui se passe actuellement pour l'usage, lorsqu'on utilise ces rampes de mise à l'eau là. Donc, on voit des images ici, qui sont très parlantes, dans le sens où, le 19 juillet dernier, donc en 2020 de cette année, il y a un dénombrement qui a été fait des différentes remorques qui étaient stationnées de façon totalement anarchique, un peu partout dans le parc Marcil et en bordure de la marina, donc où se trouve la rampe de mise à l'eau. Et là, on peut voir que ces remorques-là sont stationnées n'importe où dans la berge, n'importe où dans le parc Marcil. Donc, c'est vraiment une problématique qui est vécue actuellement par l'achalandage des rampes de mise à l'eau actuelles.

Un autre exemple de... des problématiques qu'on vit avec les rampes de mise à l'eau, c'est celle de la marina. Donc, il y a des conflits d'usage très évidents qui se trouvent à la localisation de ces deux rampes de mise à l'eau là. Évidemment, on retrouve ce genre de conflits là à la rampe du parc Marcil, mais celle-ci qu'on voit là, donc on a tenté d'illustrer, finalement, les conflits possibles qu'on retrouve à celle de la marina. Donc, on voit ici que c'est la rampe de mise à l'eau de la marina, et on voit ici la rue Victoria et ce qu'on appelle le bâtiment du Club Nautique.

Donc, les différents conflits qu'on peut noter ici, vous voyez, il y a la piste cyclable, qui provient du parc Sauvé, donc qui fait partie de notre circuit au pourtour de la baie, qui malheureusement doit passer dans ce secteur-ci parce qu'on n'a pas d'autre endroit, donc il est en conflit direct avec la rampe de mise à l'eau, donc tout le circuit qui est ici. On a, en jaune, un circuit automobile, donc des automobiles qui viennent soit stationner ici ou tout simplement accéder à la marina. On a également des véhicules -- des

piétons qui se trouvent partout là-dedans, parce qu'il y a des trottoirs et tout ça, donc les piétons sont en conflit avec tout ça, les marcheurs, et caetera. Et, évidemment, il y a le conflit de l'ensemble des remorques qui sont là, souvent à la même heure le matin, toutes stationnées à la queue leu leu pour attendre leur tour pour descendre leur bateau. Donc, vous voyez qu'il y a un conflit d'usage.

La rampe de mise à l'eau de la marina et celle du parc Marcil datent de très longtemps, ont été installées là à une certaine époque, mais, évidemment, l'achalandage au niveau des piétons, des cyclistes, des automobiles a augmenté depuis, et on voit qu'aujourd'hui c'est totalement non fonctionnel, ça ne peut pas -- on ne peut pas maintenir cet ouvrage-là à cet endroit-là actuellement. Donc, cette image-là est très parlante à ce niveau-là.

Donc, ce qui est proposé, c'est une nouvelle rampe de mise à l'eau double, qui vient remplacer ces deux rampes de mise à l'eau là. Donc, on voit une image ici, où on représente à très grande échelle qu'est-ce qui est proposé, et ce qui est proposé, en fait, ce n'est pas seulement une rampe de mise à l'eau double, c'est un stationnement pour remorques qui va venir régler les problématiques d'usage qu'on voit actuellement. Donc, 96 places de remorques disponibles dans le stationnement, qui est présenté dans le projet, et, en plus, on ajoute des aires de manoeuvre, des aires d'attente sécuritaires, et on réorganise le circuit cyclistes, piétons et automobiles pour rendre ça fonctionnel et sécuritaire. Donc, on voit que le gain évident, c'est de rendre ça totalement fonctionnel, sécuritaire, pour les usages qui sont actuels. Et on voyait tout à l'heure qu'il y avait 90 remorques stationnées de façon anarchique un petit peu partout, on a un stationnement de 96 places, donc on peut dire qu'on répond à la demande de façon évidente; on va répondre à un achalandage d'une belle journée estivale.

L'autre élément qui est important, on parlait -- je parlais au tout début de la volonté de la Ville de promouvoir la voile sur le territoire, dans la baie Saint-François, bien dans les aménagements, il est prévu de réserver des espaces pour une école de voile. Donc, dans les différents aménagements, on va toujours se réserver des espaces pour tenir ces activités-là. Généralement, pour pratiquer la voile, ça prend des endroits où on peut déposer, par exemple, une planche à voile sur des surfaces molles et non pas des surfaces dures, par exemple une surface gazonnée. Donc, ce souci-là a été pris en compte dans le choix des aménagements.

Bénéfices reçus, bien je viens de le mentionner, ça répond à la demande actuelle, il y a une sécurité puis une fonctionnalité qui est accrue, ça va faciliter les opérations saisonnières de la marina. C'est un point important, parce que ce qu'il faut comprendre, c'est que la rampe de mise à l'eau double va avoir deux fonctions : l'usage estival pour les Campivallensiens qui veulent venir descendre une embarcation à l'eau, mais également pour les opérations saisonnières de la marina. Je parlais en prémisses que la marina -- dans le secteur de la marina, on veut venir planter des arbres, végétaliser et déplacer l'entreposage de bateaux, mais ce que ça veut dire, c'est que les opérations de la marina qui se font actuellement au printemps et à l'automne, d'installer les bateaux et de sortir les bateaux, bien vont se faire plutôt à la nouvelle rampe de mise à l'eau, et les bateaux vont être amenés dans le

stationnement. Actuellement, c'est fait à l'intérieur de la marina, avec des grues, et les bateaux sont entreposés dans la marina même, ce qui fait que c'est impossible actuellement de venir faire des aménagements sur la langue de terre et dans la marina. Donc, une des justifications... en fait, c'est un des éléments très importants, donc on vient assurer de pouvoir libérer cet espace-là. Évidemment, meilleur contrôle et encadrement; c'est totalement anarchique actuellement, les rampes de mise à l'eau, il n'y en a pas de limites, mais on va avoir un encadrement, et un encadrement et un contrôle, ce qui va permettre de pouvoir contrôler et s'assurer qu'à un moment donné la limite ne sera pas dépassée, que ça ne sera pas l'anarchie dans l'utilisation des rampes de mise à l'eau.

Et, finalement, bien la rampe de mise à l'eau du parc Marcil existante, ce qui est prévu dans le projet, c'est qu'elle soit conservée et elle pourra être utilisée par une école de voile. Donc, actuellement, ce n'est pas possible de pouvoir l'utiliser pour une école de voile parce qu'elle est utilisée par des remorques et tout ça, et on n'a pas les surfaces qui le permettent, mais dans les aménagements, il y a une école de voile qui pourrait voir le jour puis utiliser cette rampe de mise à l'eau là. Mais, on parle d'école de voile, mais ça peut être les kayaks ou autres petites embarcations. Donc, un autre bénéfice important reçu par la nouvelle rampe de mise à l'eau.

Ça fait le tour des éléments de nautisme au pourtour de la baie.

Donc, pour le nautisme au niveau du lac Saint-François, le... la répartition des longueurs de bateaux. Donc, on a deux graphiques ici qui permettent d'apprécier ces éléments-là. Évidemment, les seules données qu'on peut avoir -- parce qu'il n'y a aucune donnée spécifique pour la baie, on n'a pas trouvé de données spécifiques pour la baie au niveau du type d'embarcations -- c'est nos partenaires : la marina et le Vieux Canal. Donc, on voit à gauche, sur le graphique, qu'il y a 63 % des embarcations actuellement à la marina et au Vieux Canal, au niveau de leur clientèle, qui est de moins de 35 pieds, et un 4 % des embarcations de plus de 50 pieds. Au niveau du type de bateaux, si on regarde à droite -- et là, la donnée provient seulement de la marina, parce que ce n'est pas quelque chose qui est compilé par le Vieux Canal -- on a 53 % de voiliers, et, bon, il y a un petit pourcentage, là, de bateaux de pêche, mais vous voyez que la répartition, là, c'est un petit peu plus de 50 % pour des voiliers.

Bon, au niveau du nautisme du lac Saint-François, encore une fois, aucune donnée spécifique pour la baie. Par contre, il y a une étude qui est disponible actuellement, qui a été réalisée par la firme Raymond Chabot Grant Thornton, en 2018, pour le compte du ministère du Tourisme. En fait, c'est une étude de marché qui a... en fait, qui a permis de sonder des propriétaires de bateaux, des navigateurs du Québec, de l'Ontario et des États-Unis, pour essayer de voir un petit peu quelle était la tendance au niveau du marché pour les marinas au Québec. On tenait bon de présenter à la commission ce soir quelques faits saillants issus de cette étude de marché là. Premier élément qu'on retrouve : « Deux premiers facteurs qui influencent le choix de naviguer au Québec », bien le premier, c'est l'intérêt pour les plans d'eau, le deuxième, c'est le panorama et les paysages.

Ce qui ressort de cette étude-là également, selon les gens qui ont été sondés : plus de 30 % des propriétaires de bateaux souhaitent accroître la taille de leurs bateaux; 50 % des propriétaires de bateaux pensent augmenter leurs séjours en bateau. Donc, vous voyez que ceux qui ont des bateaux, on peut déduire qu'il y aurait de l'intérêt pour augmenter leurs séjours de bateau.

L'autre point qui est important et qui est assez significatif, c'est qu'il y a 20 % des propriétaires de bateaux, chez nos voisins ontariens et américains, qui projettent de visiter le lac Saint-François au cours des prochaines années. Donc, c'est quand même un sur cinq, c'est très important.

Et, finalement, la firme à la fin évalue le potentiel, en fonction de différentes hypothèses, une croissance des marinas qui va se situer entre 16 à 32 %. Donc, on voit que l'écart est très important, on passe du simple au double, en faisant varier les hypothèses. Donc, on voit quand même qu'il y a quand même beaucoup d'incertitudes et qu'il y a des facteurs qui influencent le nautisme dans le lac Saint-François, mais dans les plans d'eau en général au Québec, c'est... il y en a quand même plusieurs.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Blanchet, vous avez encore une minute.

M. IAN BLANCHET :

Oui. Donc, encore une fois, pour le nautisme dans le lac Saint-François, ce qu'on peut noter, c'est que les accès au lac Saint-François sont multiples puis vont bien au-delà de la région. Ce qu'on a pu dénombrer, seulement dans la portion à l'est, à partir du pont Saint-Louis et la limite avec l'Ontario, donc un très petit secteur, on compte 11 rampes de mise à l'eau dans ce secteur-là. Puis, la plupart des riverains du lac possèdent une embarcation prête à naviguer. Donc, on voit que l'achalandage provient de partout et de multiples sources.

Ce qu'on fait comme constats : les rampes de mise à l'eau sont très utilisées, puis la grande majorité des utilisateurs sont des résidents de Salaberry-de-Valleyfield; le lac Saint-François, il est très populaire pour les navigateurs de partout, car il est situé, en fait, sur la voie maritime du Saint-Laurent, donc c'est une évidence qu'il y a beaucoup de navigateurs qui passent sur le lac Saint-François; puis l'évolution et l'achalandage de la baie Saint-François, il est difficilement prévisible puis influencé par une multitude de -- multiples facteurs.

Donc, je termine. Les impacts de notre projet sur le nautisme. Bien, en fait, notre projet, tout ce qu'il permet de faire, c'est répondre à la demande actuelle en matière de nautisme, particulièrement pour les Campivallensiens. Les installations de mise à l'eau ne sont pas un facteur qui influence l'achalandage de la baie ou la dimension des bateaux. C'est ce qu'on a pu voir, là, dans les études qu'on

a constatées. L'encadrement offert par le projet va sécuriser les activités actuelles. Puis, finalement, je terminerai en disant que la végétalisation des berges va avoir un impact positif sur la qualité des écosystèmes, donc sur l'expérience des plaisanciers et des pêcheurs.

Donc, ce sera tout. Merci, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Blanchet, pour votre présentation.

Je vous rappelle que le registre des interventions est disponible pour vous dans le site Web du BAPE, et par téléphone. Nous allons prendre une petite pause, donc nous serons de retour dans 15 minutes. Merci!

**SUSPENSION DE LA SÉANCE À 19 H 51
REPRISE DE LA SÉANCE À 20 H 06**

DÉPÔT DE DOCUMENTS

LE PRÉSIDENT :

Nous allons recommencer. Avant d'inviter la première personne, je tiens à préciser qu'au moment des rencontres préparatoires, nous avons demandé certains documents. Je vais donc aller du côté de l'initiateur du projet pour la liste des documents qu'il a déposés à la commission depuis la tenue de notre rencontre préparatoire.

Monsieur Blanchet?

M. IAN BLANCHET :

Donc, vous me demandez de donner la liste des documents qui ont été déposés?

LE PRÉSIDENT :

Oui, depuis notre rencontre préparatoire.

M. IAN BLANCHET :

Oui. Il y a une lettre, en fait, qui a été déposée, datée du 15 décembre, cosignée par moi et monsieur Jacques Duval, chargé de projet, dans laquelle on est en mesure de décrire certains éléments reliés au nautisme, un petit peu ce qui faisait écho à la présentation qu'on a faite ce soir. On a remis également une copie de la présentation qui a été faite ce soir. Et nos consultants, WSP-EXP, ont présenté trois capsules : une qui détaille les éléments de conception de la rampe de mise à l'eau, une qui détaille les éléments au niveau du régime des vagues, donc les analyses des vagues, et une autre présentation qui reprend un certain nombre d'images issues de la conception et de l'étude d'impact, donc des éléments du projet.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Est-ce qu'on y trouve aussi l'image des bateaux dont vous parlez? Parce qu'on a vu tout à l'heure, à votre diapo 21, on a vu des statistiques, mais est-ce qu'on a des images sur ces bateaux-là ou une simulation qui nous permet de savoir exactement de quoi on parle, quand on parle de taille de bateaux et de type de bateaux?

M. IAN BLANCHET :

Bien, en fait, le... ce que WSP-EXP a présenté, c'est vraiment plutôt en termes de... il n'y a pas d'images, là, de bateaux comme tels, par contre, il y a des dimensions qui ont été mentionnées, donc vraiment des éléments qui ont servi à la conception de la rampe de mise à l'eau du parc Marcil, et en fait, là, qui a été conçue en fonction des embarcations qu'on retrouve dans la marina, hein, parce qu'on l'a élaboré tout à l'heure, les embarcations de la marina vont utiliser dorénavant la nouvelle rampe de mise à l'eau du parc Marcil, donc les éléments de conception font écho au type d'embarcations qu'on retrouve dans la marina.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Mais la commission voudrait bien l'avoir, si c'est possible, pour se représenter à peu près les différents types de bateaux dont vous parlez dans cette présentation-là.

M. IAN BLANCHET :

O.K. Donc, je passerais la parole peut-être à nos consultants, qui sont experts là-dedans et qui ont conçu la chose, qui pourraient décrire un petit peu la note de conception qui a été déposée, ça vous va?

LE PRÉSIDENT :

C'est parfait, mais on y reviendra tout à l'heure. On reviendra dessus, quand ils vont répondre aux questions.

M. IAN BLANCHET :

O.K.

LE PRÉSIDENT :

Du côté de... Merci, merci, monsieur Blanchet.

Du côté des personnes-ressources, est-ce qu'il y a eu des documents qui ont été déposés depuis la rencontre préparatoire?

M. GUILLAUME THIBAUT :

Pas de notre côté, au ministère de l'Environnement, on n'a pas de documents de déposés, non.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Et du côté du MFFP?

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

Oui, nous, on a déposé, en date du 10 décembre dernier, certains documents qu'on jugeait complémentaires, là, pertinents pour les fins de l'analyse. Donc, il y avait des extraits de la Loi sur la conservation et mise en valeur de la faune, plus précisément l'article 128.6. Ensuite, un extrait du Règlement sur les habitats fauniques, donc précisément l'article 29. On a soumis également les Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques, datées de 2015. Ensuite, au niveau des... des éléments un peu plus complémentaires, en lien avec les espèces aquatiques envahissantes, donc c'était des références sur notre site Internet, donc au niveau de la description de ces espèces, également plus particulièrement pour le cladocère épineux, et également des dépliants en lien avec cette espèce. Et, finalement -- la moule zébrée aussi était dans les documents qui ont été présentés -- et, finalement, les méthodes pour prévenir l'introduction et la propagation d'espèces exotiques envahissantes, et les guides... le guide des bonnes pratiques également, publié, là, par le MFFP. Et, finalement, il y a eu... il y a aussi publication ou dépôt de la présentation PowerPoint, là, qu'on souhaite présenter ce soir.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Merci, madame Fraser.

Je vais inviter maintenant la première personne qui s'est inscrite au registre à prendre la parole.
Monsieur David Pharand.

**PÉRIODE DE QUESTIONS
M. DAVID PHARAND**

M. DAVID PHARAND :

Oui, bonsoir! Vous m'entendez bien?

LE PRÉSIDENT :

On vous entend très bien. Bonsoir!

M. DAVID PHARAND :

Oui, parfait. Bonsoir! Petite question : est-ce qu'on peut en poser -- est-ce qu'on peut poser deux questions ou c'est seulement une?

LE PRÉSIDENT :

Vous pouvez poser deux questions...

M. DAVID PHARAND :

O.K. Parfait. Donc, j'y vais.

LE PRÉSIDENT :

... sans sous-question, monsieur.

M. DAVID PHARAND :

Non, c'est ça! C'est bon.

Première question : dans la liste des organismes qui ont été consultés dans le cadre de ce projet, on ne voit dans l'étude d'impact que des organismes dans le milieu récréotouristique, avez-vous consulté des organismes environnementaux qui ont des connaissances du milieu de la baie? Première question.

LE PRÉSIDENT :

Alors, monsieur Blanchet : dans le processus de réalisation de votre étude d'impact, avez-vous consulté des organismes environnementaux qui ont une bonne connaissance du milieu?

M. IAN BLANCHET :

Je vais devoir faire la vérification, je ne peux pas vous répondre sur-le-champ, comme ça. J'ai l'impression que peut-être le Comité ZIP a été consulté, là, dans le cadre du projet, mais...

LE PRÉSIDENT :

Ah! Oui.

M. IAN BLANCHET :

... mais je ne suis pas certain de ça. Je peux faire la vérification, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Donc, si vous faites la vérification, si vous les avez consultés, bien, citez-nous quand même ces organismes pour qu'on puisse les identifier.

M. IAN BLANCHET:

D'accord. Est-ce que... je ne sais pas si je vais être en mesure de vous répondre ce soir, là, mais je vais -- on va fouiller la réponse.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. On prend ça en délibéré. Merci.

Votre deuxième question, monsieur Pharand?

M. DAVID PHARAND :

Merci. Deuxième question, oui : est-ce que la Ville prévoit un budget afin d'aider financièrement les propriétaires riverains de la baie à contrer l'érosion de leurs berges par le batillage?

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Blanchet?

M. IAN BLANCHET :

Actuellement, il n'y a pas de programme de subvention pour les stabilisations de berges ou des choses comme ça. Donc, la Ville va accompagner, dans le cadre d'émission de permis, les riverains, là, dans les réaménagements de leurs berges et tout ça, mais il n'y a pas de programme d'aide financière actuel; il n'y en a pas qui a été présenté dans le projet puis il n'y en a pas actuellement.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Ça... Merci.

M. DAVID PHARAND :

D'accord. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Vous pouvez vous réinscrire pour... si vous avez d'autres questions, donc n'hésitez pas.

Puisqu'on est en train de parler de ce qui est prévu par la Ville dans le cadre de ce projet, mais dans les documents que vous avez déposés, on voit que le montant pour la réalisation de vos travaux s'élève autour de 27 millions, mais à quelques autres endroits, on trouve 35 millions, probablement parce que votre projet a évolué, ou si vous avez ajouté autre chose. Mais c'est quoi le montant réel, finalement, estimé de ce projet-là?

M. IAN BLANCHET :

Bien, écoutez, les estimations varient. Évidemment, c'est un projet qui chemine depuis un certain temps, et les estimations les plus récentes faisaient un état d'au-delà de 30 millions d'investissements, et les estimations vont devoir être révisées de façon précise. On a un niveau d'avancement de l'ordre de 70 % des plans et devis, mais évidemment, étant donné dans le processus dans lequel on est en cours,

la révision des estimations n'a pas été réalisée, on attendait d'être rendu plus loin dans le processus. Mais oui, c'est des investissements qui vont être de plus de 30 millions dans le cadre de l'ensemble des interventions, qui seront échelonnées sur plusieurs années, de toute façon.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Donc, les chiffres qu'on voit actuellement dans le rapport sont susceptibles de bouger à chaque fois qu'il y aura des évolutions?

M. IAN BLANCHET:

Tout à fait. De toute façon, les estimations datent déjà d'un an environ, donc... et tout ça, dépendamment de la période de réalisation, il y a une incidence aussi sur le marché de la construction, donc le prix, donc on va devoir revoir les estimés, là, quand on sera rendu vraiment au montage financier du projet, et là, pour le moment, on est un petit peu en attente de la fin du processus pour réaliser le montage financier final.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Blanchet.

Le suivant, monsieur Alexis Legault, si vous êtes en ligne?

M. ALEXIS LEGAULT

M. ALEXIS LEGAULT :

Oui, bonjour. Est-ce que vous m'entendez bien?

LE PRÉSIDENT :

Oui, on vous entend bien.

M. ALEXIS LEGAULT :

Parfait. Donc, ma première question est la suivante : dans la liste des organismes environnemen... en fait, dans la liste des organismes qui ont été consultés dans le cadre du projet, on voit que, dans l'étude d'impact, que des organismes dans le milieu récréotouristique ont été consultés, mais on n'a pas réussi à trouver d'organismes environnementaux, est-ce qu'il y a eu des organismes

environnementaux qui ont été consultés, et sinon, pourquoi?

LE PRÉSIDENT :

Bien, la Ville vient de nous dire qu'elle n'est pas en mesure d'apporter cette réponse tout de suite, mais qu'elle va nous la fournir, donc probablement sous 48 heures on devrait pouvoir avoir cette réponse, qu'on mettra en ligne pour vous.

Avez-vous une deuxième question?

M. ALEXIS LEGAULT :

Parfait. Est-ce que j'avais le droit à une deuxième question?

LE PRÉSIDENT :

Oui, vous avez droit.

M. ALEXIS LEGAULT :

Ma deuxième question, ça serait, en fait : une des mesures atténuantes qui est proposée pour minimiser l'érosion des berges est de limiter la vitesse des embarcations à sept kilomètres/heure à l'intérieur de l'aire de la marina. Qu'est-ce qui est proposé en ce sens pour l'intérieur de la baie, et comment s'assurer de faire respecter ces normes-là?

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Legault.

Monsieur Blanchet?

M. IAN BLANCHET :

Bien, en fait, la Ville n'a pas juridiction donc dans la baie Saint-François, elle ne peut pas imposer vraiment des choses là-dessus. Il y a déjà une limitation de vitesse qui est contrôlée, je crois, par la Sûreté du Québec, en collaboration avec la Garde côtière et tout ça, mais la Ville n'a pas de juridiction pour imposer différentes mesures dans la baie Saint-François.

M. ALEXIS LEGAULT :

Parfait, merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Alors, je... je ne vois pas... Monsieur Legault, c'est monsieur Legault qui vient de passer, on n'a pas... Oui, monsieur Lavigne est le prochain. Ah oui! Alors...

Mais, tout à l'heure, dans votre présentation, monsieur Blanchet, on a vu que, par exemple, vous avez l'objectif 1.3 -- on est à la diapo 7 -- vous dites que c'est de donner un plus grand accès à la baie pour sa population, donc pour la population de Valleyfield, et à la diapo 23, vous mentionnez les différents accès qu'on pouvait avoir. Est-ce que vous pouvez nous montrer, sur l'ensemble de la baie, tous les accès possibles, mais les accès privés, et surtout les accès publics qui pourraient permettre à la population de vraiment accéder? Est-ce que c'est possible d'avoir un visuel quelque part qui nous le montre, et de votre... si vous avez les données, combien sur ces accès-là qui sont publics et qui permettraient vraiment à la population de jouir de la présence de cet écosystème?

M. IAN BLANCHET:

D'accord. Monsieur le président, peut-être juste une précision, je peux utiliser la carte qu'il y a dans la présentation, à la diapositive 2 ou 3, où là on voit l'ensemble du pourtour de la baie avec les différentes interventions, puis je serais en mesure de vous identifier vraiment ces endroits-là. Mais là, vous me parlez de l'accès...

LE PRÉSIDENT :

Là, on vous a perdu.

M. IAN BLANCHET :

Est-ce que vous m'avez maintenant?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. IAN BLANCHET :

Donc, je pourrais vous présenter l'image qui est à la diapositive 3, je crois, où on voit les

interventions au pourtour de la baie, on pourrait faire le tour pour vous présenter un petit peu quels sont les différents endroits où on a un accès en bordure de la baie.

LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

M. IAN BLANCHET :

Est-ce que vous voyez la carte?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. IAN BLANCHET :

Donc...

LE PRÉSIDENT :

Seulement, il faut la mettre en mode présentation pour que ce soit en plein écran.

M. IAN BLANCHET :

Oui. Juste un petit instant, je vais recommencer la chose.

Est-ce que ça va comme ça?

LE PRÉSIDENT :

Oui, c'est parfait.

M. IAN BLANCHET:

D'accord. Donc, lorsqu'on parle d'accès à la baie Saint-François, donc c'est vraiment des accès pour la population, donc les gens qui voudraient déambuler au pourtour de la baie. Actuellement, si on part, là, vraiment de l'ouest, là, à partir du parc Marcil, ce qu'on peut voir, c'est qu'il y a des berges publiques, présentement, tout le long du parc Marcil qui sont accessibles à la population. Il n'y a pas d'aménagements, mais il y a quand même des accès possibles, donc on peut vraiment s'approcher du

bord de l'eau.

Et là, on arrive ici, à l'endroit où est la rampe de mise à l'eau, et là, on arrive dans le secteur, ce qu'on appelle la marina, donc la langue de terre qu'on... dont on discutait tout à l'heure, toute la portion qui est ici, actuellement, pourrait être accessible en période estivale au public, mais ce n'est pas évident, là, c'est tout encombré, les opérations de la marina sont quand même très achalandées à cet endroit-là, et c'est un désert d'aménagements, donc ce n'est vraiment pas invitant pour un citoyen. Puis après ça, bien, on a une espèce -- ici, tout ça, c'est clôturé dans la portion marina, et pareil... à partir d'ici, bien là, il y a un accès piétonnier, oui, qui est possible à l'intérieur, mais c'est tellement fermé et clôturé que le citoyen moyen, il a l'impression qu'il n'a pas d'affaire là, donc ce n'est pas vraiment invitant. Donc, on peut considérer que la portion marina actuellement n'est pas très invitante pour la population.

Et à partir d'ici, bien là, on est vraiment dans la portion où est ce qu'on appelle le Club Nautique, donc c'est central. Tout ça, ici, c'est accessible au public, et tout le parc Sauvé est accessible actuellement, donc il y a une promenade riveraine, là, tout le long du parc Sauvé qui est accessible.

On a un endroit, ici, ce qu'on appelle la tour des Régates, une tour qui est fermée actuellement à la population. C'est une tour qui est utilisée durant l'événement des Régates, mais qui, malheureusement, pour des enjeux d'aménagement, cette tour-là n'est pas accessible, mais dans le projet, on vise justement à la rendre accessible à longueur d'année à la population. C'est un point de vue, un belvédère magnifique sur la baie Saint-François. Donc, vous voyez, sa localisation, là, est très importante.

Et là, tout le long du parc Sauvé, on a accès aux berges. Et là, ici, on est le long de l'avenue Centenaire, donc tout le long, ici, on a un trottoir, donc on est vraiment en bordure de la baie Saint-François. Et ici, bien, on a la Pointe-aux-Anglais, qui également est accessible, donc on vient y stabiliser les berges.

Après ça, ça nous amène, le circuit ici -- qui est vraiment sur rue, là, cycliste -- nous amène sur le... en bordure du parc Cauchon. Donc, une des images que j'ai utilisées dans ma présentation, c'était justement le parc Cauchon, où il y a des placettes qui vont être aménagées. Actuellement, le parc Cauchon est accessible à la population, il n'y a pas vraiment beaucoup d'aménagements, il y a un enrochement, là, qui est tout instable, là, sur le bord, mais là, ce qu'on veut, c'est vraiment revégétaliser tout ça et rendre ça accessible de façon plus importante, là, donc favoriser -- améliorer, finalement, les aménagements.

Puis à quelques endroits... parce que, ici, on tombe sur le boulevard du Havre, vous voyez que c'est un ensemble de propriétés riveraines, qui possèdent leur propre quai, donc tout ça, donc c'est tout aménagé.

Donc, on a un parc public, le parc Asten qui est ici, il y a vraiment une emprise publique à la baie. Il y a quelques propriétés, des bouts de rues, qui sont des propriétés municipales, on le voit ici, elles sont identifiées, il y a quelques petits aménagements qui sont prévus pour rendre ça invitant pour la population. Puis, finalement, le petit bout qui est ici, complètement au bout du boulevard du Havre, qui est également, là, on est en bordure de la baie, puis on est là. Mais ce qu'on peut considérer quand même, même tout le long du boulevard du Havre, à plusieurs endroits on a une vue magnifique sur la baie Saint-François, même si on est sur une piste cyclable, si vous voulez, donc vous pouvez considérer qu'il y a quand même un circuit très intéressant.

Puis au niveau des accès à l'eau, bien si je reprends ce que j'ai dit dans ma présentation, il y a une rampe de mise à l'eau ici, qui est celle de la marina, et il y en a une ici, dans le parc Marcil, à cet endroit-là. Ça va?

LE PRÉSIDENT :

Alors... Oui, c'est bon. Pour continuer toujours sur vos objectifs, votre objectif 1.5, sur la diapo 9, vous dites que c'est pour répondre à la demande en matière de nautisme, et puis à la diapo 20, vous dites que, comme bénéfice reçu, les rampes de mise à l'eau répondent à la demande actuelle. Est-ce que vous pouvez nous préciser quels sont les besoins en places à quai sur les différents parcs qu'on a, par exemple, le parc Marcil et le parc Delpha-Sauvé, et éventuellement au quai fédéral?

M. IAN BLANCHET :

Vous me parlez des places à quai actuellement, et non pas des disponibilités au niveau des rampes de mise à l'eau?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. IAN BLANCHET :

O.K. Bien, écoutez, au niveau de la demande en places à quai, actuellement, la demande...

LE PRÉSIDENT :

Mais les besoins. Les besoins, surtout.

M. IAN BLANCHET :

Ah! Les besoins?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. IAN BLANCHET :

Bien, les besoins sont certainement grands, n'ont pas été évalués comme tels, quel serait vraiment le besoin réel. Ce que je -- ce qu'on peut noter dans la baie Saint-François, hormis les places à quai, il y a énormément de bateaux qui font ce qu'on appelle du *mooring*, donc qui sont stationnaires en plein milieu de la baie Saint-François, donc on voit ça régulièrement, et ça, il n'y a pas de contrôle là-dessus, là, la Ville, on n'a aucun contrôle là-dessus. Donc, s'il y a plus de places à quai, bien ils pourraient peut-être utiliser ces places à quai là. Mais, actuellement, il y a beaucoup d'embarcations qui ne sont pas vraiment à quai, qui viennent dans la baie Saint-François, puis elles sont simplement stationnaires en plein milieu, donc elles sont ancrées à plusieurs endroits dans la baie Saint-François. Donc, le besoin actuellement en places à quai, difficile à chiffrer. Est-ce que ces gens-là viendraient utiliser des places à quai, qui sont généralement payantes? Je ne le sais pas, je ne peux pas répondre à ça, on n'a pas d'étude, là, précise là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Mais donc... mais est-ce que vous avez quand même fait une projection? Vous n'avez pas d'étude sur les besoins, mais est-ce que vous avez quand même fait une projection de la croissance du trafic en général, dans toutes ces parties-là, et à quoi est-ce qu'on peut s'attendre concernant la fréquentation de la baie, l'utilisation des infrastructures que vous entendez mettre en place par votre projet? À court terme, je veux dire, si jamais vous recevez votre autorisation, par exemple l'année prochaine, dans deux ans, à court terme, à quoi on peut s'attendre; à moyen terme et à long terme, à quoi est-ce qu'on peut s'attendre?

M. IAN BLANCHET :

Bien, ce que je pourrais répondre à ça, c'est que pour nos infrastructures, que ce soit nos descentes de mise à l'eau ou le quai fédéral, bien ça va être la poursuite de ce qu'on a aujourd'hui. Nos rampes de mise à l'eau, on le dit, elles vont couvrir le besoin actuel, donc on ne peut pas penser qu'il va y avoir une augmentation d'achalandage, ce n'est pas prévu dans le projet nécessairement, puis on n'a pas fait d'étude pour savoir s'il allait y avoir une augmentation. De toute façon, nos ouvrages vont demeurer limités en tant que...

LE PRÉSIDENT :

Nous vous avons perdu à nouveau.

M. IAN BLANCHET :

Oui, est-ce que vous m'avez maintenant?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. IAN BLANCHET :

Donc, ce que je veux dire, c'est que nos descentes de mise à l'eau actuellement ont une capacité... qui vont être mises en place vont avoir une capacité équivalente à ce qu'on a aujourd'hui, et on va couvrir le besoin actuel. Donc, ils sont limités, là, les nouveaux aménagements; on parlait tout à l'heure du stationnement qui va être aménagé, il est limité en nombre de places, donc on ne peut pas prévoir une augmentation, on n'aura pas la capacité de les recevoir, il faudrait faire d'autres aménagements pour recevoir ces nouvelles embarcations-là.

Puis au niveau de l'achalandage de la baie Saint-François à proprement dite, bien, on serait très prétentieux, la Ville, de pouvoir imaginer quel va être l'achalandage de la baie Saint-François. On essaie de trouver des études qui démontrent ça, puis le nautisme est influencé -- je l'ai dit dans la présentation -- par de multiples facteurs, je ne vois pas comment on pourrait prévoir ça, vraiment, qu'est-ce qui va arriver au niveau de l'économie, au niveau du climat, au niveau de plein de facteurs qui vont influencer le nautisme. Je ne peux pas répondre à ça. La Ville, on ne veut pas... on ne s'est pas embarqué, on n'a pas fait d'étude de marché à ce niveau-là, ce n'était pas l'intention du projet, de toute façon, et on n'a pas... on ne peut pas répondre à cette question-là.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Blanchet. Je vais quand même permettre à monsieur Legault, parce que sa toute première question avait été déjà répondue par vous, je vais lui permettre d'avoir sa deuxième question.

Monsieur Legault, vous êtes toujours en ligne avec nous? Monsieur Legault?

Alors, en attendant que nous retrouvions monsieur Legault, je vais voir si monsieur Robert Lavigne est en ligne.

Je pense que la technique est en train de chercher monsieur Robert Lavigne.

En attendant, dites-moi, est-ce que... parce que là, on a parlé des chiffres du projet lui-même, quelles sont aujourd'hui, bien, de façon globale, les retombées économiques qui sont générées par les plaisanciers, et puisqu'on s'attend à ce que, quand même, il y ait de l'achalandage, et quelles sont celles que vous attendez lorsque le projet sera mis en oeuvre?

M. IAN BLANCHET :

Écoutez, on n'a pas fait de... d'analyse des retombées éventuelles du -- éventuellement du projet. C'est un projet qui vient... en fait, ce qu'on vient faire, c'est qu'on vient rétablir, remettre en état des infrastructures, principalement, c'est l'objectif du projet : se refaire une beauté, hein. Donc, on a beaucoup de visiteurs dans le secteur, et ce qu'on fait, on fait le ménage puis on se met beau parce qu'on reçoit de la visite, là, c'est un peu ce qu'on fait dans ce projet-là. Et donc, on n'a pas fait d'étude, là, savoir, là, quelles seraient les retombées. Peut-être les organismes, certains organismes l'ont fait. Je ne peux pas vous répondre maintenant. Je pourrais vérifier s'il y a des organismes qui ont fait ce genre d'analyse là, peut-être le Vieux Canal ou d'autres, mais la Ville comme telle n'a pas fait cette analyse-là, voir quelles seraient les retombées, puisque ce n'est pas l'objectif principal du projet.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Avons-nous maintenant Legault, monsieur Legault en ligne?

Monsieur Lavigne?

Mme KARINE FORTIER :

On n'a personne en ligne présentement.

LE PRÉSIDENT :

Ah, il n'y a personne en ligne présentement?

Bien, alors on... Question de vitesse. Vous avez dit qu'il est important de souligner que la marina applique déjà une vitesse maximale des bateaux à l'intérieur de la marina, conformément à un article, 11.8, de la réglementation de la Marina de Valleyfield, et cet article, je vais vous en faire la lecture :

« Tout bateau circulant à l'intérieur de la Marina de Valleyfield doit voguer à une vitesse maximale de trois noeuds -- donc cinq kilomètres/heure -- et ne pas produire de vagues. »

Par ailleurs, à titre de mesure d'atténuation pour limiter les impacts sur la végétation terrestre et aquatique, en phase de construction et d'exploitation, vous prévoyez aussi limiter la vitesse à 15 kilomètres -- à 7 kilomètres/heure, à l'intérieur de l'aire de la marina, et vous dites que vous allez vous assurer que cette vitesse-là est désormais respectée. Est-ce que vous pouvez clarifier? Il y a une sorte... il y a comme une sorte de... d'incompréhension entre les deux.

M. IAN BLANCHET :

Je ne suis pas certain de bien saisir votre question. Qu'est-ce que vous voulez préciser là-dedans?

LE PRÉSIDENT :

Vous dites qu'il y a un article de la réglementation de la Marina de Valleyfield qui limite la vitesse à trois noeuds, ça fait cinq kilomètres/heure. Ça, c'est pour que les bateaux ne produisent pas de vagues, pour pouvoir protéger la végétation aquatique qui est là. Et, autre part, à titre de mesure d'atténuation pour limiter les impacts sur cette végétation terrestre et aquatique là, en phase de construction et d'exploitation de votre projet, vous avez prévu que la vitesse des embarcations va être à sept kilomètres/heure, à l'intérieur de l'aire de la marina -- c'est-à-dire, on parle du même espace -- et vous dites que vous allez vous assurer que cette vitesse-là soit respectée. Donc, d'un côté, on a une réglementation qui dit que la vitesse devrait être à cinq kilomètres/heure, mais de l'autre, votre étude d'impact ramène une deuxième dimension pour dire que la vitesse, vous allez veiller à ce que la vitesse soit limitée à sept kilomètres/heure. Est-ce que vous pouvez nous clarifier ces deux...

M. IAN BLANCHET :

Bien, écoutez, je vais... je pense que je vais utiliser le 48 heures, là, pour vous répondre, là. Il semble y avoir... En fait, c'est que la marina est une entité en soi, là, donc dans laquelle il y a une entente avec la Ville, là, c'est un bail emphytéotique, ils ont leur propre réglementation, et là, dans la phase d'exploitation, on a des professionnels qui ont fait une recommandation. Est-ce que là il y a une discordance entre les deux? On pourra faire la vérification puis venir vous éclairer là-dessus, Monsieur le président, là, dans les prochaines 48 heures.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Mais, de façon générale, mais qui s'assure du contrôle approprié de la vitesse?

M. IAN BLANCHET :

Bien, de ce quoi on parle actuellement, c'est la marina, donc c'est vraiment le secteur de la

marina, pour lequel l'entité de la marina, donc cet organisme-là peut avoir un certain contrôle sur cette vitesse-là, donc c'est eux qui contrôlent à l'intérieur du périmètre de la marina, mais à partir du moment que les navires sont sortis de la marina, on n'a plus de contrôle là-dessus, là, c'est vraiment d'autres entités qui vont avoir le contrôle. C'est vraiment là que ça se passe.

LE PRÉSIDENT :

Merci. J'ai des questions de citoyens. Je vais inviter maintenant monsieur Boileau.

Monsieur Boileau?

Alors, monsieur Boileau n'est pas prêt encore. Est-ce que monsieur Patrizio Oliviero Armani Grecco?

Il n'est pas là.

Monsieur Lavigne, vous êtes prêt maintenant?

Bien, vous comprenez, hein, c'est ce qu'on disait au début, d'être indulgent, la technologie... on nous signale que monsieur Legault est prêt, il n'est pas là; monsieur Lavigne... Donc, voilà, donc on est un peu confronté à ces problèmes-là. Ça nous permet de revisiter avec l'initiateur du projet quelques-unes des questions que nous avons à lui poser.

Toujours sur le projet, quand on regarde dans le PR.3, c'est-à-dire le document d'étude d'impact, on voit qu'il y a la carte 2.1, de localisation de la baie Saint-François, et la carte 2.2, qui montre l'emplacement des sites à l'étude, qui montrent que l'intégralité de la baie Saint-François ainsi qu'une partie de son accès sont situées dans le territoire de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield. On voit, bien que l'île aux Chats en fasse également partie, cela ne semble pas être le cas des eaux qui l'entourent. Donc, les eaux qui entourent l'île aux Chats ne semblent pas être -- appartenir à la Ville. À quelle municipalité ou à quelle ville sont-elles rattachées? Est-ce que vous pouvez nous clarifier un peu ça, s'il vous plaît?

M. IAN BLANCHET :

Vous parlez de l'île aux Chats?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. IAN BLANCHET :

Bien, en fait...

LE PRÉSIDENT :

Les eaux qui entourent l'île aux Chats.

M. IAN BLANCHET :

Bien, les eaux qui entourent l'île aux Chats, selon moi, font partie du même plan d'eau, là, il n'y a pas de distinction là-dedans. Par contre, l'île aux Chats comme telle est une propriété privée, donc c'est une propriété industrielle, là, sur le territoire, là.

LE PRÉSIDENT :

O.K., mais l'eau qui l'entoure est de votre juridiction, c'est de la juridiction de la Ville de Valleyfield?

M. IAN BLANCHET :

Bien, en fait, on n'a pas -- bien oui, je pense que ça fait partie du territoire, mais on n'a pas de juridiction sur le plan d'eau comme tel, donc... Mais le... il n'y a pas de distinction entre l'eau qui entoure le... l'île aux Chats et la baie Saint-François.

LE PRÉSIDENT :

Mais la baie, la baie Saint-François, on voit que c'est situé intégralement dans le territoire de la Ville, quand même. Quelles sont les responsabilités, les prérogatives de la Ville, alors, sur cette baie, concernant notamment la navigation et les activités nautiques qui s'y déroulent?

M. IAN BLANCHET :

Ma compré...

LE PRÉSIDENT :

C'est quoi vos responsabilités, c'est quoi vos prérogatives?

M. IAN BLANCHET :

Bien, en fait, la Ville, on n'a pas juridiction pour appliquer de la... quelconque réglementation dans la baie Saint-François.

LE PRÉSIDENT :

Dans le résumé des consultations qui ont été effectuées, que vous avez effectuées en 2015 et en 2017, on soulève qu'il y a un problème d'accueil pour les grands bateaux, forte demande de la part des plaisanciers à la recherche de quais pouvant accueillir des embarcations de 30 pieds. Pour cela, donc, vous avez proposé d'augmenter le tirant d'eau à huit pieds, ce qui permettrait d'attirer des embarcations de plus grande dimension qu'actuellement. Par ailleurs, vous mentionnez qu'aucun dragage n'est nécessaire pour permettre l'accès au quai fédéral des embarcations de type croisière, c'est-à-dire les navires de plaisance et les yachts de croisière. Est-ce que, dans le cadre de votre projet, des travaux de dragage sont prévus ailleurs dans la baie Saint-François? Si oui, vous voudrez bien nous détailler la teneur de ces travaux et préciser leur localisation?

M. IAN BLANCHET :

En fait, il n'y a aucun dragage qui est prévu ailleurs qu'au droit de nos ouvrages dans la baie Saint-François. Donc oui, il y a certaines études qui ont été faites au niveau... ce qu'on appelle le chenal d'entrée de la baie Saint-François, certains dragages qui auraient pu être réalisés, mais ça ne fait pas partie du projet qui a été présenté ici, donc il n'y a aucun dragage qui est prévu dans la baie Saint-François pour augmenter le tirant d'eau ou des choses comme ça.

LE PRÉSIDENT :

On va rester alors dans le sondage qui a été réalisé en 2015, qui a révélé aussi que la rampe de mise à l'eau de la marina est trop achalandée et mal située -- vous l'avez montrée tout à l'heure, quand vous étiez en train de faire votre présentation -- il y a beaucoup de passages entre les véhicules avec remorques, les piétons et les cyclistes, il y a des conflits d'usage importants. Vous avez... vous nous avez expliqué un peu ce conflit d'usage là, mais quelles sont les conséquences que vous appréhendez par rapport à ça?

M. IAN BLANCHET :

Vous parlez, les conséquences qu'on appréhende par rapport à l'usage qu'on en fait, qu'il y a là actuellement?

LE PRÉSIDENT :

C'est ça.

M. IAN BLANCHET :

Bon, actuellement, il y a des enjeux de sécurité importants. C'est un endroit qui est, les belles journées estivales, très achalandé par des piétons, des cyclistes, il y a également des automobilistes qu'on retrouve là, et il y a actuellement des manoeuvres de remorques, avec des... des bateaux, là, de toutes les dimensions, une file de remorques et de bateaux en attente pour descendre là, et là, il y a des enjeux de sécurité clairs. Donc, il y a même des manoeuvres qui se font carrément dans la rue Victoria, donc qui est une rue quand même passante dans le secteur. Donc, il y a vraiment un enjeu de sécurité important à cet endroit-là. Hormis le fait que ce soit très peu fonctionnel pour les usagers de la rampe comme tels, il y a un enjeu de sécurité pour les autres usagers.

LE PRÉSIDENT :

On vous a perdu encore.

M. IAN BLANCHET :

Est-ce que vous... Écoutez, c'est ça, donc c'est un enjeu de sécurité principalement qu'on identifie au niveau des autres usagers que ceux de la rampe de mise à l'eau.

LE PRÉSIDENT :

On comprend que...

M. IAN BLANCHET :

En fait...

LE PRÉSIDENT :

Oui, allez-y, je vous écoute.

M. IAN BLANCHET :

En fait, puis il n'y a pas vraiment d'espace là pour aménager quelque chose qui serait fonctionnel, donc c'est un espace qui est très restreint, on a un parc de l'autre côté, donc tout ça, c'est très restreint

à cet endroit-là, il n'y a pas de possibilité de faire des aménagements. Comme j'exprimais, ça avait été localisé là, là, c'est un... c'est vraiment, historiquement, là, c'était comme ça, mais avec le temps, c'est devenu un endroit qui n'est vraiment pas propice à l'usage d'une rampe de mise à l'eau. Ça va?

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Blanchet. On va revenir tout à l'heure encore sur les questions de réglementation. On comprend, bien que les eaux sont de juridiction fédérale, mais il y a pas mal de réglementation qui se chevauche, et on veut essayer de clarifier un peu. Mais, avant, je vais donner la parole à monsieur Patrizio Oliviero Armani Grecco.

Monsieur Grecco?

M. PATRIZIO OLIVIERO ARMANI GRECCO

M. PATRIZIO OLIVIERO ARMANI GRECCO :

Oui, bonjour monsieur. Oui, vous m'entendez bien?

LE PRÉSIDENT :

Oui, on vous entend très bien. Bonjour, monsieur Grecco.

M. PATRIZIO OLIVIERO ARMANI GRECCO :

Oui, donc aujourd'hui, je suis ici pour poser certaines questions et donner mon opinion. Donc, justement, sur la base de la thématique de « éviter, minimiser, compenser » disponible dans les documents du gouvernement du Québec, où on disait que les aménagements... « *Être revus sans remblai dans le littoral, de manière à intégrer une rive végétalisée complète de 10 ou 15 mètres, en respectant [...] ou en... existants en pente plus douce. À la section éviter...* »

Est-ce que, vraiment, cet impact d'éviter, minimiser, compenser, donc au niveau de cette stabilisation de la rive, qui devrait arriver avec certaines compensations en place de végétation et d'enrochement -- même s'il serait plus ou moins bien d'éviter cet enrochement -- est-ce que cet impact va réellement pouvoir être conservé aussi historiquement, de façon à ce qu'il soit jugé opportun plus qu'inopportun? En partant, ce serait la première question que j'aurais.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Grecco. Je veux envoyer la question d'abord à monsieur Thibault du MELCC, et ensuite à madame Fraser de... du MFFP, oui. Donc, ça va être dans cet ordre.

M. PATRIZIO OLIVIERO ARMANI GRECCO :

O.K.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Thibault, s'il vous plaît.

M. GUILLAUME THIBAUT :

Oui, je demanderais peut-être de préciser la question. Là, je comprends qu'on fait référence aux étapes, là, « éviter, minimiser compenser », là, mais je ne suis pas sûr d'avoir bien saisi, là, la nuance de la question vers la fin, là, à savoir quelle réponse qu'on cherche, là, à ce niveau-là?

M. PATRIZIO OLIVIERO ARMANI GRECCO :

À ce niveau-là, en fait, ce serait plutôt de savoir, sur le fait de « éviter, minimiser, compenser », avec l'aspect historique, tout en ayant justement les nouvelles végétations, le nouveau quai, les modifications, tout ce qui a rapport aussi au niveau, je voyais, c'est ça, que c'est plus ou moins de stabilisation à cause de problématiques observées, je voulais savoir si, vraiment, en place, les mesures donc de préservation, elles, allaient bien être conservées, ou si on pensait peut-être que si on n'a pas le choix, exemple, ces mesures-là, elles pourraient être baissées au niveau de la qualité. C'est plus, oui, la question générale.

M. GUILLAUME THIBAUT :

O.K. Bien, je vais essayer de répondre, là. En fait, nous, effectivement, on a posé des questions dans le cadre de la procédure, là, avec l'objectif, là, de s'assurer que les conceptions allaient amener un empiètement minimal dans le milieu. Ça fait que c'est un peu la démarche qu'on demande souvent au promoteur de faire, de nous démontrer que, bon, toutes les étapes ont été observées. En premier lieu, on demande de démontrer qu'il ne pouvait pas éviter d'empiéter dans le milieu; deuxièmement, de réduire ces empiètements-là; puis en bout de ligne, bon, bien s'il y a des empiètements qui demeurent, qui sont nécessaires pour l'ouvrage de conception, bien à ce moment-là on va regarder en dernier lieu le volet compensation, là.

Donc, l'exercice a été fait un peu pour tous les secteurs qui avaient été... qui... où étaient envisagés des ouvrages. L'initiateur, pour le moment, a répondu à ces questions-là, puis il reste effectivement un certain... un certain nombre d'empiétements qui nécessitent d'être compensés au final. L'initiateur a proposé -- a sur la table une proposition pour compenser ces empiétements-là, là. Donc, je dirais que l'exercice a été fait, on a recueilli ces informations-là. Maintenant, comme vous savez sûrement, il y a une étape qui suit l'audience ciblée de ce soir, là, qui va être l'acceptabilité environnementale, ça fait que toutes ces informations-là vont être analysées comme une deuxième fois, si on peut...

M. PATRIZIO OLIVIERO ARMANI GRECCO :

(Indiscernable - propos simultanés), quand vous me parlez de ça...

M. GUILLAUME THIBAUT :

Oui?

M. PATRIZIO OLIVIERO ARMANI GRECCO :

O.K. Oui oui, oui, oui.

M. GUILLAUME THIBAUT :

Est-ce que ça va? En fait, je voulais juste dire qu'à la prochaine étape, là, on va prendre le bilan de tout ça puis on va analyser si on... bien, au travers de la consultation de nos experts, là, qu'on consulte, là, si les ouvrages, si les propositions sont acceptables, ou si on... s'il y a des mesures qui peuvent être encore améliorées, là. Donc, l'étape de « éviter, minimiser, compenser », là, c'est vraiment, là, dans l'objectif de s'assurer que les empiétements sont au minimum, là, dans le milieu aquatique.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Merci. Madame Fraser... Bien, je vais revenir à vous, monsieur Legault, tantôt -- monsieur Thibault, pardon.

Madame Fraser, vous avez quelque chose à compléter ou à répondre à la question de monsieur Grecco?

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

Oui, dans la même ligne de pensée, là, le ministère Forêts, Faune et Parcs applique la séquence

« éviter, minimiser, compenser » dont on fait référence. Donc, l'analyse des impacts appréhendés va être faite en fonction, là, des empiètements ou des détériorations, des pertes permanentes ou des détériorations d'habitats ou des perturbations, selon les lignes directrices, là, pour lesquelles j'ai cité précédemment, c'est vraiment le concept d'aucune perte nette d'habitat. Donc, il faut s'entendre donc en analyse environnementale sur les pertes appréhendées donc qui ont été présentées donc dans l'étude d'impact. Donc, je fais référence, ici là, aux plus récentes -- les plus récents chiffres qui ont été apportés par l'initiateur, là, qui est le tableau 13, là, du... de l'étude d'impact, au niveau de... des réponses aux questions, là, de décembre 2019. Donc, à ce niveau-là, c'est de regarder vraiment, là, au niveau des pertes permanentes ou en détérioration ou en perturbation, en l'occurrence dans l'habitat du poisson, là, en ce qui nous concerne, au niveau des travaux projetés. Donc, quand vous regardez les préoccupations, là, que vous signifiez ce soir, donc on va regarder les travaux projetés, les enrochements, la rampe de mise à l'eau, les travaux de dragage comme tels également, donc il pourrait y avoir des impacts sur l'habitat du poisson ou la productivité, là, de ces espèces.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

Monsieur Grecco, attendez toujours en ligne pour votre deuxième question, mais je voudrais profiter de celle que vous avez posée pour revenir à monsieur Thibault, et puis après à madame Fraser, sur une des questions.

Bien, cette séquence que vous venez d'expliquer maintenant, la séquence « éviter, réduire, compenser », telle qu'elle a été appliquée à son projet par l'initiateur, est-ce que, de votre point de vue et sur la base des données dont vous disposez, vous pensez qu'elle permet d'éviter la perte nette d'habitat du poisson? Est-ce que ça permet d'éviter l'altération de la dynamique écologique, et des conséquences sur les individus et les génotypes, tout ce pourquoi on la fait, cette séquence?

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

Oui, la séquence, bien en fait, dans les tableaux qui ont été présentés, là, ce qui concerne les pertes permanentes, c'est vraiment la première et la deuxième colonnes, donc on enlève les herbiers aquatiques pour mettre un enrochement, donc ça occasionne une destruction d'herbiers aquatiques, qui est un milieu d'importance, là, pour le poisson, tant pour une aire d'alevinage, bien, de reproduction, d'abri, de nourriture. Donc, les travaux de stabilisation impliquent un remblai ou une modification du profil du littoral existant. Donc ça, c'est les pertes permanentes, là, qui sont analysées. Donc, les superficies de ces pertes permanentes là doivent être compensées, donc par exemple on favorise les habitats de remplacement donc pour compenser ces pertes-là. Donc, à ce niveau-là, ça va être, par exemple, sous forme d'une restauration d'habitats dégradés, ou l'amélioration d'un habitat existant, ou la création d'un nouvel habitat. Donc ça, ça peut être des exemples d'habitats de remplacement, là, qu'on

s'attend à voir pour compenser les pertes permanentes d'habitats, là, dans le contexte qui se retrouve sur ce projet.

Pour ce qui est des détériorations dont je faisais référence tout à l'heure, c'est la troisième colonne du fameux tableau 13, donc l'initiateur propose de mettre des pochettes de plantation à même les enrochements, ce qui permet de réduire les impacts ou minimiser les impacts, donc pour favoriser une reprise des herbiers aquatiques qui, actuellement, seraient touchés par ces enrochements-là au niveau de la détérioration. Et, finalement, pour ce qui est des perturbations de l'habitat du poisson, ce qui est regardé ou ce qui est jugé comme analyse de l'impact à ce niveau-là, ça va être, par exemple, tous les travaux qui entourent les travaux de dragage.

LE PRÉSIDENT :

Je vous ai perdue.

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

Oui. Donc, peut-être que je parle trop vite, ça se peut très bien aussi. Est-ce que vous m'entendez?

LE PRÉSIDENT :

Là, c'est parfait maintenant, oui, allez-y.

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

Donc, au final, la quatrième colonne du tableau 13, donc ça, c'est les... ça correspond, en fait, aux perturbations dans l'habitat du poisson, donc ce qui représente les travaux de dragage. Donc, il n'y a pas nécessairement de pertes permanentes à ce niveau-là, si, par exemple, les suivis environnementaux qui seront demandés vont démontrer qu'il y a une reprise des herbiers aquatiques au droit de ces travaux. Donc, c'est un peu le schéma dans lequel on procède pour analyser les impacts de ce projet-là. Donc, c'est vraiment au niveau des pertes permanentes en détérioration ou les perturbations, là, qu'on va regarder l'impact global du projet.

LE PRÉSIDENT :

O.K.

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

Est-ce que ça répond bien?

LE PRÉSIDENT :

Oui. Bien, monsieur Thibault, si vous avez quelque chose à compléter?

M. GUILLAUME THIBAUT :

Non, ça va, je pense que Marie-Hélène a bien résumé la chose, là. Les pertes en milieu aquatique, là, qui sont envisagées, dans le fond, correspondent à l'habitat du poisson, là, donc c'est pleinement dans la juridiction, là, de... du MFFP.

LE PRÉSIDENT :

Alors, et un nouveau secteur potentiel pour la création de l'herbier -- puisque madame Fraser en a parlé tout à l'heure -- d'un herbier additionnel d'assez grande envergure a été soumis au MELCC, dans le cadre d'un nouveau concept dans le secteur du parc Marcil, on parle de 2 000 à 3 000 mètres carrés, et ce, via les réponses à la seconde série de questions que le MELCC avait posées, lesquelles réponses ont été déposées au ministère en décembre 2019. Toutefois, rien ne peut encore être statué sur le projet de compensation définitif, puisque la Ville est en attente de finalisation de l'analyse des empiétements et perturbations en milieu aquatique de la part du MELCC et du MFFP, et aussi des instructions et des exigences qui en découlent. Alors, cela concerne, entre autres, je cite :

« Recevabilité d'une autocompensation à l'intérieur du projet par l'amélioration de la qualité des habitats riverains; recevabilité de la proposition d'herbiers soumis dans le rapport d'étude d'impact et dans la série de PR.5; possibilité de compensations financières par l'application du nouveau cadre législatif et réglementaire sur les milieux humides et hydriques. »

Est-ce que l'analyse dont il est question, qui était réclamée par le MELCC, est-ce que cette analyse-là a été complétée? Est-ce que vous l'avez reçue, MELCC, vous avez reçu cette analyse?

M. GUILLAUME THIBAUT :

Non, bien l'analyse n'a pas été reçue encore, là, puis en fait c'est... c'est, en principe, je dirais presque normal, là, dans le sens que c'est... on va se pencher peut-être davantage, là, sur les spécifications du projet de compensation à l'étape suivante, là, de l'acceptabilité environnementale, là, c'est un peu là qu'on va se positionner sur cet habitat de compensation là, qui est... on a eu une proposition, somme toute, sommaire jusqu'à date, puis là, avec les gens du MFFP, il va falloir se

pencher, puis on va poser des questions à ce sujet-là dans la prochaine étape, là, donc on n'a rien reçu, là, mais on ne l'attendait peut-être pas nécessairement avant l'étape d'acceptabilité non plus, là.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Mais juste pour vérifier, est-ce que dans votre demande, on... lorsqu'on va recevoir l'étude, est-ce qu'on est capable de distinguer dans le projet ce qui relève de la compensation financière par l'application du nouveau cadre législatif et réglementaire sur les milieux humides et hydriques, de ce qui concerne la compensation pour destruction d'habitat du poisson, en vertu de la Loi sur les pêches du Canada et la Loi sur les espèces en péril du gouvernement fédéral? On est capable de distinguer ça dedans? Parce que si on pose la question, c'est précisément parce que les choses qui sont énumérées, les quatre points que j'ai énumérés tantôt ne paraissent pas bien faire cette distinction-là. Mais votre demande, quand on va la recevoir, on va bien comprendre qu'il y a cette distinction qui se fait par rapport au projet?

M. GUILLAUME THIBAUT :

Oui, effectivement, il va... Oui, oui, effectivement, en bout de ligne, il va falloir être capable de différencier, là, ce qui va être compensé, là, pour l'habitat du poisson, puis là, la nouvelle réglementation du ministère de l'Environnement qui est pour les milieux humides et hydriques, il va falloir faire la balance entre les deux. Souvent, pour ce qui est l'habitat du poisson, le milieu hydrique et l'habitat du poisson va... comme dans le cas qui nous concerne, là, risque d'être la même superficie d'empiètement, donc possiblement que le projet de compensation pour les habitats fauniques, l'habitat du poisson va venir compenser pour la perte de milieu hydrique, là, au niveau du MELCC, là, pour ne pas qu'il y ait de double compensation pour le promoteur, là.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Merci. Tout à l'heure, on a parlé de la séquence « éviter, réduire, compenser », et vous avez fait référence au fameux tableau 13 tantôt, mais on comprend que, pour la plupart du temps, la phase qui a le plus intéressé l'initiateur du projet, donc la Ville, c'est vraiment la phase de construction.

Ma question s'adresse à monsieur Blanchet. Quels sont les moyens que vous prévoyez mettre en oeuvre, en phase d'exploitation de votre projet, pour éviter la mortalité des poissons et d'autres espèces fauniques? Quels moyens vous prévoyez mettre en place...

M. IAN BLANCHET :

Quelle phase?

LE PRÉSIDENT :

On le sait, pour la phase de construction, c'est bien décrit, on voit les mesures qui sont préconisées, mais pour la phase d'exploitation, on semble avoir très peu d'informations. Et qu'est-ce que vous prévoyez?

M. IAN BLANCHET :

Bien, écoutez, là, je ne peux pas répondre comme ça, je vais analyser, là. Je ne suis pas certain qu'on a une documentation là-dessus, là, sous la main, mais on va devoir vous revenir sur cet élément-là.

LE PRÉSIDENT :

Madame Fraser, je reviens une fois encore à vous. Si on additionne les effets de ce projet-là, tel que l'exercice prédictif à travers l'évaluation d'impact a été fait, si on additionne les effets cumulés que le projet peut avoir avec ceux qui sont déjà réalisés dans l'unité systémique de la baie Saint-François, est-ce qu'on peut avoir des impacts plus importants sur l'habitat et les espèces ichthyennes? Est-ce que ce projet-là, dans une perspective d'impacts cumulés, peut avoir plus d'impacts que ceux qu'on est en train de prévoir maintenant?

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

Est-ce que vous voulez dire par rapport au trafic nautique ou par rapport à l'impact sur la faune de manière générale?

LE PRÉSIDENT :

De manière générale, oui.

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

Au niveau aussi pour la faune?

LE PRÉSIDENT :

Sur la faune, oui. Parce que là, ce qu'on sait, on a pas mal d'informations sur la phase de construction du projet, mais ce qui nous intéresse davantage, c'est aussi la phase d'exploitation, mais en termes de réflexion sur les impacts cumulatifs, qu'est-ce qu'on peut s'attendre de ce projet-là par rapport à l'habitat du poisson et les autres espèces ichthyennes?

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

Donc, à ce niveau-là, si on peut prendre l'augmentation du trafic nautique, on peut présumer aussi qu'il va y avoir de plus en plus de circulation, c'est sûr que, au niveau des vitesses, vous l'avez soulevé tout à l'heure, où ça peut présenter des risques de brassage de sédiments, par exemple, ou l'effet du batillage des vagues près des -- l'érosion des berges. Il reste que les herbiers aquatiques sont des milieux d'importance pour la faune aquatique, que ce soit pour le poisson, pour l'herpétofaune, donc s'il y avait des... une présence augmentée du trafic nautique près des berges, ça serait peut-être un impact à envisager sur la destruction des herbiers ou le brassage des sédiments qui pourraient occasionner une augmentation, là, de la -- par la fréquentation, là, de la baie.

Puis, aussi, au niveau de l'augmentation du trafic, bien le va-et-vient incessant, vous parliez de onze rampes de mise à l'eau dans le secteur, donc les gens, ce qu'ils font, c'est que... bien, ils vont utiliser les plans d'eau, puis ils vont circuler d'un plan d'eau à l'autre, ça augmente les risques de propagation d'espèces aquatiques envahissantes, donc notamment, on a -- je vous ai... j'ai précisé tout à l'heure la moule zébrée. En 2014, c'est des données quand même relativement récentes, mais le cladocère épineux est une espèce aussi aquatique envahissante qui est maintenant présente dans le lac Saint-François. Donc ça, c'est une inquiétude de notre part, d'avoir, justement... c'est une espèce qui s'agglomère aux bateaux, la moule zébrée, aussi, dans les ballasts et tout ça, ça a été arrivé au Canada donc dans les années... donc, c'est arrivé par les Grands Lacs. Donc l'idée, c'est que les navires, les voiliers, les bateaux, la navigation de plaisance, c'est quand même un mode de propagation, là, d'espèces aquatiques envahissantes, donc s'il y a une augmentation, veut veut pas, ça augmente les risques. C'est les deux éléments, je pense, que je vois, là, a priori par rapport à la phase d'exploitation de ce projet.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Merci...

M. IAN BLANCHET :

Est-ce que je peux répondre à votre question précédente, Monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

Oui, allez-y.

M. IAN BLANCHET :

Donc, vous me parliez, là, je n'étais pas certain d'avoir bien saisi votre question, mais là, si je

comprends bien, vous vouliez que je réponde : quel est l'impact -- est-ce qu'il y a un impact qui a été évalué au niveau de la phase d'exploitation dû à l'accroissement des bateaux, un impact sur la faune et tout ça? Bien nous, ce qu'on prétend, c'est que notre projet n'aura pas pour effet d'accroître le trafic maritime dans la baie Saint-François, donc pour nous ces impacts-là n'ont pas été évalués parce que nos aménagements n'ont pas -- n'auront pas cet impact-là, donc on n'a pas évalué cette partie-là de la phase d'exploitation.

LE PRÉSIDENT :

Mais, je comprends ce que vous êtes en train de dire, mais l'activité étude d'impact est une activité prédictive, et c'est toutes les différentes phases, tout le cycle du projet, d'un projet qui est considéré pour évaluer l'impact et proposer des mesures. Donc...

M. IAN BLANCHET :

Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

... la phase d'exploitation fait bien partie...

M. IAN BLANCHET :

Oui, tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

... de cet exercice.

M. IAN BLANCHET :

Par contre, dans...

LE PRÉSIDENT :

Pourquoi vous ne l'avez pas fait?

M. IAN BLANCHET :

Non, dans la phase d'exploitation, ce que je dis -- je ne dis pas qu'on ne l'a pas fait, je dis qu'on

n'a pas considéré un accroissement de l'augmentation du trafic maritime, donc nous, on pense qu'il n'y en a pas, relié à notre projet.

LE PRÉSIDENT :

Mais si l'accès pour des bateaux de plus grande ampleur est amélioré?

M. IAN BLANCHET :

Et pourquoi vous dites que nos aménagements prévoient des bateaux de plus grande ampleur?

LE PRÉSIDENT :

Les rapports le disent, vous prévoyez, et vous avez montré tout à l'heure dans votre présentation que la plupart des gens vont vers l'achat de bateaux beaucoup -- de plus grande dimension. Alors, si l'accès à ces bateaux-là dans la baie est amélioré, qu'est-ce qui risque de se passer pendant la phase d'exploitation?

M. IAN BLANCHET :

Bien, en fait, vous faites référence à une étude qui ont sondé les navigateurs, donc sur laquelle nous, on n'a aucun impact, là, c'est des navigateurs de partout, là, au Québec, en Ontario, aux États-Unis, et il y a 30 % de ceux-là qui, effectivement, ont répondu, donc un sur trois qui a répondu qu'il avait peut-être l'intention d'augmenter la dimension de son navire. C'est un fait. Est-ce qu'il va y avoir plus de navires de grande dimension dans la baie Saint-François? La Ville, on ne peut pas répondre à ça, et ce n'est certainement pas nos aménagements qui vont causer ça, parce que nous, ce qu'on fait, c'est qu'on remet principalement en état des aménagements existants, on remplace, là, dans certains cas, mais ce n'est pas l'intention d'augmenter, pour nos infrastructures, d'augmenter la dimension des navires. Peut-être que ça va se produire, mais on n'a pas évalué cette chose-là parce que ce n'est pas notre projet qui va le causer.

LE PRÉSIDENT :

Mais le quai fédéral, il sera agrandi par vous, par le projet?

M. IAN BLANCHET :

Oui, oui, il est allongé, le quai fédéral, c'est tout à fait vrai. Est-ce qu'il y aura des plus grandes embarcations qui vont venir là? Possible, mais, en fait, c'est vraiment, comme on l'a expliqué, c'est un endroit plutôt pour une offre récréotouristique. Actuellement, c'est un hôtel flottant qui est là, la location,

c'est vraiment un endroit qui est plutôt structuré, et l'idée, c'est d'aménager une place centrale dans l'axe de la rue Nicholson, tout simplement. Est-ce qu'il y aura des navires de plus grande dimension? Il y a des très grands navires qui peuvent venir là actuellement; la capacité du chenal, c'est probablement ça qui limite la dimension des navires actuellement qui pénètrent dans la baie, et on ne fait rien à ce niveau-là, c'est-à-dire qu'on ne vient pas faire de dragage ailleurs. Donc, je ne peux pas prétendre qu'il va y avoir une augmentation de la dimension des navires qui vont venir là en ce moment. D'ailleurs, il n'y en a...

LE PRÉSIDENT :

Alors, avant... Oui, allez-y, allez-y, s'il vous plaît. Je vois que vous n'avez pas fini.

M. IAN BLANCHET :

D'ailleurs, il n'y en a pas de navires actuellement qui viennent là. Il y a quelques années, là, il y a eu un petit croisiériste qui était là, on a eu un petit navigateur qui venait. Ce n'est pas un endroit... Et, actuellement, même sans l'agrandir, il pourrait y avoir un bateau qui viendrait là de type croisière. Ça n'existe pas actuellement, cette offre-là n'est pas là, peut-être parce que le chenal d'entrée est trop hasardeux actuellement, ou tout simplement il n'y a pas de clientèle pour ça actuellement, je ne le sais pas, mais ce n'est pas l'agrandissement du quai fédéral qui va provoquer ou non ça, t'sais, pour nous, ce n'est pas... ce n'est pas le cas, là.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Avant de revenir à monsieur Grecco pour sa deuxième question, bien je voudrais m'assurer que monsieur Thibault n'a pas quelque chose à compléter à l'explication donnée par madame Fraser.

M. GUILLAUME THIBAUT :

Vous voulez dire, à l'explication de madame Fraser sur... à propos...

LE PRÉSIDENT :

Sur les impacts cumulatifs, vous n'avez pas quelque chose à ajouter, c'est bon?

M. GUILLAUME THIBAUT :

Non, non, non, ça va.

LE PRÉSIDENT :

C'est parfait. Merci.

Monsieur Grecco, votre deuxième question ou votre deuxième commentaire?

M. PATRIZIO OLIVIERO ARMANI GRECCO :

C'est ça, au niveau des éléments du projet retenu ainsi que de la mobilisation d'un des chantiers, ça expliquait bien que l'aménagement pour les rampes de mise à l'eau, dans les dessins S-111 et S-121, consistait en la construction d'une rampe de mise à l'eau de deux voies et à la mise en place de trois quais flottants pour pouvoir opérer la rampe de mise à l'eau et accéder aux embarcations, ainsi qu'à la construction du brise-lame et à la mise en place d'un quai flottant pour l'aire d'attente. Là, c'est dans les derniers rapports, là :

« La mise en place des nouvelles structures ainsi que l'approfondissement du fond marin pour la création d'un chenal de navigation ainsi que des aires de manoeuvre et d'attente obligent le retrait d'une couche de sédiments. Tel que montré sur le dessin S-111 de l'annexe 4.1, le dragage vise une superficie de 2 200 mètres carrés, associé à une perturbation temporaire du milieu hydrique.

L'empiètement des structures permanentes -- de rampes, de brise-lame et de quais -- est pour sa part évalué à 1 155 mètres carrés en milieu hydrique et 300 mètres carrés en bande riveraine. À noter que cet ancrage des portions du brise-lame flottant et des quais flottants se fera à partir de pieux tubulaires en acier permanents encastrés dans le fond marin, et ce, afin de limiter le déplacement de ces structures [...] permanent envisagé... »

LE PRÉSIDENT :

La question?

M. PATRIZIO OLIVIERO ARMANI GRECCO :

« ... hydrique est donc approximativement de cinq mètres carrés additionnels. Enfin, la profondeur des excavations est de l'ordre d'un mètre en général, mais parfois moins. Les matériaux devraient être estimés à 1 600 mètres. »

Donc moi, j'aimerais savoir, en fait : quels sont les impacts aussi, et quel est l'engagement vis-à-vis de ça, et aussi à la mobilisation du chantier, à savoir que l'ensemble des matériaux nécessaires aux travaux de construction sera livré et entreposé sur le site, et que tous les éléments et équipements seront entreposés à l'extérieur de la bande de protection riveraine, et que donc, les travaux

de ravitaillement et autres seront également réalisés à l'extérieur de la bande de protection riveraine, qui serait utilisée pour la réalisation des travaux de l'eau, d'excavatrices sur barges, et ainsi que servant au transport de sédiments vers la terre ferme pour des travaux réalisés en rive, d'excavatrices, de chargeuses...

LE PRÉSIDENT :

O.K.

M. PATRIZIO OLIVIERO ARMANI GRECCO :

... de grues conventionnelles sur chenilles. Donc moi, je me demandais où tout ça... où ça nous situe au niveau environnemental et au niveau, justement, de mobili... d'éléments de projet retenu et de mobilisation de chantier? Sur ce, je terminerai après la réponse de vous, Monsieur le commissaire, ainsi que des experts présents à cette session, et je vous remercie d'avoir écouté mon commentaire.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Grecco.

Donc, monsieur Blanchet, la question vous est donnée. Il y aura une mobilisation importante de travaux, à la phase de construction de votre projet, quels sont les impacts appréhendés et quelles sont les mesures que vous préconisez pour ces impacts-là?

M. IAN BLANCHET :

Bien, écoutez, la documentation est assez élaborée là-dessus, là, donc c'est des mesures usuelles, là, de ce qu'on utilise, là, dans ce genre de travaux là. Donc, évidemment, dans la partie lorsque vraiment on travaille dans l'eau et tout ça, donc il y a une série de mesures qui vont permettre, là, d'éviter la propagation des sédiments, donc de... vraiment de contenir, là, l'ensemble des interventions puis la turbulence qui va être créée là-dedans. Donc, c'est vraiment au niveau des interventions. Monsieur vient de poser la question, on parlait de toutes les mesures qui sont prises au niveau de l'utilisation des différents carburants et autres pour la machinerie, qui vont être réalisés vraiment en dehors des zones -- bien, en fait, dans la bande riveraine, donc ça aussi, c'est des mesures qui sont totalement bien intégrées, là, dans ce genre de travaux là, donc...

LE PRÉSIDENT :

Mais comment vous les avez intégrées? Toute la question de la gestion des sédiments, comment est-ce que vous comptez le faire?

M. IAN BLANCHET :

Tout ça, ça va être intégré dans les documents d'appel d'offres. Donc, c'est des... c'est vraiment des clauses qui sont prévues dans les contrats et qui seront suivies par les équipes qui seront chargées d'effectuer la surveillance des travaux. Donc, c'est comme ça que c'est réalisé, à peu près dans tous les travaux que réalise la Ville, là, c'est toujours comme ça que ça se fait, donc c'est vraiment un encadrement contractuel avec un entrepreneur et un suivi rigoureux durant les travaux. C'est comme ça que c'est fait.

LE PRÉSIDENT :

Merci. — Merci, monsieur Grecco, pour votre participation.

Je vais inviter madame Poirier et monsieur... attendez que je retrouve le nom...

Mme KARINE FORTIER :

Monsieur Legault.

LE PRÉSIDENT :

... et monsieur Legault, pour la présentation de leur mémoire.

**PRÉSENTATION DU MÉMOIRE DU MOUVEMENT
D'ACTION RÉGIONAL EN ENVIRONNEMENT
Mme ÉMILIE POIRIER ET M. MARTIN LEGAULT**

Mme ÉMILIE POIRIER :

Monsieur le président, est-ce que vous m'entendez bien?

LE PRÉSIDENT :

Oui, je vous entends très bien.

Mme ÉMILIE POIRIER :

Petite question, juste préciser combien de temps nous avons pour la présentation du mémoire?

LE PRÉSIDENT :

Vous aurez dix minutes, à peu près. Et puis, bien, on va...

Mme ÉMILIE POIRIER :

Dix minutes? Au départ, on nous avait annoncé vingt.

LE PRÉSIDENT :

Non. Vingt? Vingt, non. Vous avez dix à quinze minutes à peu près, et nous aurons des échanges probablement sur votre présentation.

Mme ÉMILIE POIRIER:

Parfait. Donc, je vais tout de suite sauter à la prochaine page, je ne présenterai pas le mémoire, vous -- euh, « le mémoire », le MARE, vous irez le voir sur le site Internet.

Donc, on vous présente d'abord ce tableau-là pour qu'on puisse voir un peu c'est quoi l'état actuel de la capacité d'accueil, versus la capacité d'accueil qui va être projetée. Donc, tantôt on a dit qu'on était pour déplacer la rampe de mise à l'eau de la marina vers le parc Marcil. Oui, c'est bien le cas, mais comme on peut le voir, on ne va pas juste en profiter pour la déplacer, on va aussi l'allonger, la grossir, donc on va venir avec une capacité d'accueil beaucoup plus grande. Donc, on passe du 40 pieds au 52 pieds. En fait, cette rampe de mise à l'eau là va devenir tellement imposante, puis elle va rester accessible pour la modique somme de 30 \$ par jour -- je résume les coûts, ici -- que ça va devenir l'une des rampes les plus grosses et les plus accessibles de tout le Québec. Et là, je ne vous parle pas non plus du quai fédéral, dont vous avez souligné tantôt, là, qu'on était pour agrandir du quitte au double. Donc, on s'en va vraiment, là, du soixante et -- du 48 pieds à du 104 pieds pour l'accueil des bateaux.

Je vais demander à aller à la diapositive suivante, s'il vous plaît.

Alors, on voit visuellement ce que ça donne au niveau de la capacité d'accueil, avant et après, en longueur. Donc, les bateaux qu'on va pouvoir amarrer au quai fédéral vont être vraiment plus gros; les bateaux qu'on va pouvoir mettre à l'eau à la rampe de mise à l'eau au parc Marcil vont être plus gros. Quand on regarde ça, nous, le MARE, on se dit : hum! C'est comme si, avant, on avait une vieille Civic et que soudainement on voulait s'acheter une Ferrari flambant neuve. Surtout si on n'a pas besoin, comme l'a mentionné tantôt monsieur Blanchet, d'accueillir davantage de bateaux plus gros, si on n'a pas besoin de ça, alors pourquoi s'acheter une Ferrari flambant neuve? C'est la question qu'on pose. Nous, le MARE, ce qu'on propose, c'est plutôt de, oui, de changer sa vieille Civic, mais pour une nouvelle Civic. C'est ce qu'on propose.

Est-ce qu'on peut aller à la diapositive suivante, s'il vous plaît? Ah! Je vais la passer aussi, comme on n'a pas vingt minutes. Diapositive suivante, s'il vous plaît.

Alors, les impacts, allons tout de suite dans les impacts. Donc, on l'a mentionné, une des raisons pourquoi on veut grossir toutes ces infrastructures-là, c'est parce qu'il y a de l'attente en ce moment au parc Marcil. Donc, je vais aller tout de suite à la diapositive suivante pour vous parler des impacts dans le milieu humain.

Ce qui m'amène à vous parler du trafic induit. Donc, on pense, avec ces nouvelles infrastructures-là, pouvoir régler le problème de congestion. Qu'est-ce que le trafic induit? C'est quand on décide d'améliorer une infrastructure de transport, autoroute, voie ferroviaire, on veut les grossir pour régler le problème de congestion, mais dans les faits, ça ne règle rien. Oui, on investit plus de sous, mais le trafic augmente aussi parce que... pourquoi? Bien, il y a des nouveaux usagers qui font : « Ah! Mais c'est tout beau, c'est flambette, je vais aller me promener là! » Et le meilleur exemple de ça, c'est le boulevard Monseigneur-Langlois. Au boulevard Monseigneur-Langlois, d'un côté, on a un tout nouveau pont avec maintenant quatre voies au lieu de deux, et de l'autre bout, on a une nouvelle autoroute. Qu'est-ce qui s'est mis à passer sur le boulevard Monseigneur-Langlois, qu'on ne voyait pas avant? Des camions. Ils n'étaient pas là, mais ils viennent là parce que, bien, on a aménagé quelque chose de plus intéressant pour eux. Ils ne sont pas fous, ils vont aller par cette voie-là. Et on a peur que la baie Saint-François devienne notre boulevard Monseigneur-Langlois à Valleyfield, et qu'elle accueille des bateaux trop gros pour elle.

Donc, je vais passer à la prochaine diapositive, s'il vous plaît.

En ce moment, dans notre baie Saint-François... ça, c'est un sondage qu'a elle-même, la Ville, fait lors de l'étude pour savoir qu'est-ce qu'on pratique comme activités, et puis vous voyez, là, c'est la marche qui est en premier, pour 60 % des usagers, le vélo pas très loin; sinon, dans les activités nautiques, ce qui est le plus pratiqué, c'est la plongée et la nage. Donc, tous ces gens-là, tous ces beaux gens-là, en ce moment, ils vivent relativement bien ensemble et partagent bien la baie ensemble. Pourquoi? Parce qu'ils sont tous d'un format qui est similaire. Mais qu'est-ce qui va arriver si on met au beau milieu de cette baie-là un bateau de 104 pieds, qui pèse 463 tonnes?

Donc, c'est ce qui m'amène à la diapositive suivante, qui est les conflits d'usage. Donc, la baie Saint-François, ce n'est pas le lac Champlain, elle a une grandeur restreinte, et puis on ne peut pas la grossir comme on grossit le pont Monseigneur-Langlois, la taille est fixe, ça vient avec. Donc, on croit que ça va générer des conflits et que ça va être pas super sécuritaire pour toutes les petites embarcations et les gens qui utilisent en ce moment la baie, et donc, on n'est pas d'accord avec l'étude d'impact qui dit que c'est un impact positif. Non, il y a des impacts négatifs et il faut les mesurer.

Ce qui m'amène à la dernière diapositive, qui est au niveau économique.

Là, en ce moment, on parlait donc d'un peu plus de 30 millions -- on s'excuse, là, c'est les vieilles données qu'on a, mais on vient d'entendre monsieur Blanchet tantôt, là -- donc, un peu plus de 30 millions. Combien de ce 30 millions là va servir aux -- à l'agrandissement du quai fédéral et de la rampe de mise à l'eau? Comme on doit draguer les fonds dans les deux cas, on pense que c'est beaucoup de la pointe de tarte qui s'en va dédiée à ça. C'est une majeure partie du budget. Ça, c'est de l'argent public qui va servir à une minorité. Pourquoi? Parce que nous, depuis le début, on dit : oui, il faut accueillir les plaisanciers, puis on en a déjà, puis ce qui est en train de se passer, là, c'est qu'on va à la cueillette des plaisanciers plus gros. Ça, cette portion-là, hum, ça nous plaît moins. Et qui peut s'acheter un bateau de plus de 44 pieds dans la vie? Bien, pas moi, parce que j'ai regardé, j'ai magasiné hier, puis j'ai trouvé un beau yacht 44 pieds, 2010, à 895 000. Ça, c'est neuf Tesla.

Mais là, il y a des gens qui disent : « Bien oui, mais si ces gens-là ont autant de bidous, bien ils vont venir dépenser chez nous! » Il n'y a aucune étude qui démontre ça. En fait, il y a des études qui démontrent que les marcheurs dépensent beaucoup dans un centre-ville, que les cyclistes dépensent beaucoup dans un centre-ville, mais on n'a pas d'étude qui démontre que les plaisanciers dépensent dans un centre-ville. Puis quand on y pense, bien, c'est logique parce qu'un cycliste, il ne peut pas traîner son barbecue puis son petit frigidaire. Donc, on se demande : est-ce que les plaisanciers vont venir consommer chez nous ou est-ce qu'ils vont boire leur vin sur leur bateau? Par contre, ce qu'on sait, c'est qu'on va investir de notre budget, de notre budget collectif dans quelque chose qui pourrait être tellement mieux servi, qui pourrait être plus essentiel.

Et, là-dessus, je passe la *puck* à Martin, et je demande aussi de changer la diapositive, s'il vous plaît.

M. MARTIN LEGAULT :

Oui, bonsoir. Est-ce qu'on m'entend bien?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. MARTIN LEGAULT :

Bon, merci. Donc, c'est ça, face à la crise environnementale actuelle, la prochaine décennie, on le sait, est cruciale. C'est dans ce contexte-là que le MARE s'est penché sur le projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François et sur l'étude d'impact environnemental qui a été faite dans ce dossier-là. On trouve d'ailleurs que l'étude, en général, est extrêmement bien faite, à part une zone d'ombre, qui a été soulevée tantôt, c'est-à-dire les impacts lors de la phase d'exploitation de la rampe de mise à l'eau et du quai fédéral. Puis on va essayer de faire la lumière un petit peu, dans les minutes qu'il

nous reste, sur certains de ces impacts-là qu'on croit qui auraient dû être mieux relevés.

Je vais vous demander un changement de diapositive, s'il vous plaît.

Je pense que, pour commencer, les gaz à effet de serre, c'est un incontournable en 2020, pratiquement 2021. Les pays se sont entendus il y a cinq ans dans l'Accord de Paris pour tenter de limiter le réchauffement climatique à 2 degrés Celsius, et autant que possible, 1.5. Ce n'est pas pour rien : à 1.5 degré, les scientifiques ont peur d'un point de bascule, d'un emballement du climat planétaire, avec toutes les conséquences qu'on peut imaginer pour la vie et pour l'humanité. En passant, si la totalité des pays qui ont signé l'accord tiennent parole et tiennent leurs engagements, bien on se dirige présentement vers un 3 degrés Celsius d'ici 2100, au mieux. C'est des températures très conservatrices. Là, vous allez me dire : « Bon, bien, trois virgule quelques degrés Celsius, bien, ce n'est pas bien important, ce n'est pas grand-chose, on mettra des shorts puis un petit peu plus de crème solaire. » On a calculé qu'à 3,7 degrés Celsius, c'est 75 % de la population mondiale qui va se retrouver sur un territoire où il fait tellement chaud durant certaines parties de l'année que le corps humain n'est pas capable de supporter ces températures-là. C'est vers ça qu'on s'en va.

Je vais vous demander un changement de diapo, s'il vous plaît.

C'est pourquoi on se questionne fortement sur l'idée d'amener des bateaux de 50 pieds, de 52 pieds sur notre petite baie Saint-François. Émilie parlait tantôt de Civic, là, on a calculé -- encore une fois de façon très conservatrice -- rouler un bateau comme ça, ça correspond à combien de Civic en consommation de carburant, puis ça fait à peu près 15 voitures compactes. Pour une seule personne, on trouve que c'est énorme. Bon, le MARE, on n'est pas complètement déconnecté de la réalité, on est conscient que les rampes de mise à l'eau puis le quai fédéral, à eux seuls, ce n'est pas ces questions-là qui vont changer les questions de climat planétaire. Par contre, on pense que ça doit devenir un enjeu régional puis on pense que, dans le climat actuel, chaque décision compte, celle-là aussi.

Je vais vous demander un changement de diapo, s'il vous plaît. Et ce qui nous a frappés, entre autres, c'est qu'il y a une absence totale de données sur l'utilisation des rampes de mise à l'eau et sur le trafic nautique qui se fait dans notre région, et donc l'étude d'impact ne prévoit aucune évaluation d'impact sur les gaz à effet de serre dans la phase d'exploitation.

Prochaine diapo. On peut aussi se pencher quelques secondes sur l'idée de la qualité de l'eau, ça a été soulevé tantôt. Il y a une partie importante de la baie qui a une profondeur de moins de cinq mètres, ce qui a un impact important, parce que ça veut dire que les bateaux vont plus facilement soulever les sédiments, donc une augmentation de la turbidité et une libération des polluants, et on ne sait pas exactement quels polluants parce que, à notre avis, il n'y a pas d'étude qui a été faite pour faire de l'échantillonnage des sédiments.

Prochaine diapo. Quand on pense à la crise environnementale, bon, évidemment on pense à la crise climatique, mais c'est loin d'être la seule. On fait face, entre autres, à une sixième vague d'extinction massive -- je vais vous demander un changement de diapo, s'il vous plaît -- à une sixième vague d'extinction massive, qui est déjà en cours présentement, et comme pour les changements climatiques, on a peur d'atteindre un point de bascule et un effondrement d'une grande partie de la biodiversité. À ce niveau-là, on a soulevé tantôt le fait que la reproduction de l'ichtyofaune, donc des poissons, est en nette diminution dans notre secteur, même si les dernières observations, de ce qu'on a pu voir, des populations de poissons de la baie Saint-François, ça se base sur des observations qui ont été faites dans les années 1996 à 2011; on n'a rien vu de plus récent, et on pense que ça devrait être étudié de façon plus récente.

Prochaine diapo, s'il vous plaît. On pense aussi que le climat sonore aurait dû être évalué de façon plus sérieuse dans la phase d'exploitation, parce que cette étude-là ne tient pas compte de l'impact du son sur la reproduction des poissons, sur la communication avec leur progéniture, sur la défense du territoire, sur les comportements de fuite.

Changement de diapo, s'il vous plaît. Vous ferez attention, en passant, il y a une petite erreur ici; je vous suggère d'inverser les chiffres en dessous des deux bateaux, parce que c'est évidemment le plus gros bateau qui produit le plus de décibels. Et là, vous allez me dire : « Il n'y a pas une grosse différence de décibels entre les plus gros bateaux et les plus petits. » Il faut se souvenir du fait que l'échelle des décibels, c'est une échelle logarithmique, puis quand on fait un bond de trois, en fait, on double l'énergie sonore, donc ça a un très gros impact.

Et, bon, pourquoi les poissons c'est si important? Pourquoi on s'attarde tellement à la question des poissons? Je vous parlais de biodiversité tantôt. En fait, les poissons représentent la moitié des espèces de vertébrés de la planète, ils ont donc un rôle extrêmement important dans les écosystèmes planétaires. Et pour les gens qui diraient : « Oui, mais il n'y a pas seulement l'environnement dans la vie, il faut aussi s'occuper de l'économie. » Bien, je pense qu'il commence à être temps, en 2020, 2021, de lier ces deux sujets-là. On n'a qu'à penser au fait qu'on sait depuis longtemps que si on diminue la biodiversité planétaire, si on détruit les habitats naturels, il y a une hausse automatique des risques de pandémie, et ça, on y a goûté solidement cette année. L'économie mondiale a payé un prix autour de 10 000 milliards de dollars, semble-t-il, suite à cette pandémie-là, et on sait que dévaster l'environnement va amener davantage de risques de pandémie dans les prochaines années.

Prochaine diapo, s'il vous plaît. La prochaine, je vais la sauter, on a déjà parlé tantôt d'espèces envahissantes. Je vais aller à la diapo suivante, merci.

Le projet principal, c'est un projet de stabilisation des berges, et on salue, le MARE, ce projet-là de stabilisation des berges. Par contre, on a peur que l'idée d'amener plus de bateaux -- parce que nous, on continue de croire qu'il va y avoir plus de bateaux, plus d'achalandage et de plus gros bateaux

à partir des infrastructures qui vont être construites -- on a peur de détruire ce qu'on est en train de réparer. On a l'impression de pompiers qui veulent éteindre un incendie en utilisant de l'essence, puis en disant : « Voyons! Qu'est-ce qui se passe? Il faut recommencer à chaque fois. »

Je vais aller à la prochaine diapositive, s'il vous plaît. En conclusion, on constate un manque de données à plusieurs niveaux. L'étude de la communauté de poissons commence à dater, j'en ai parlé tantôt. À notre avis, il n'y a aucune étude sur le nombre, le type, la taille et la provenance des embarcations utilisant actuellement les rampes de mise à l'eau à Salaberry-de-Valleyfield, à part l'idée des vignettes, et aucune projection en fonction des nouvelles infrastructures. Il n'y a aussi, semble-t-il, aucune étude des impacts actuels et projetés de l'émission de GES pour la phase d'exploitation, aucune étude de l'impact économique actuel et projeté du tourisme nautique pour la Ville, pas d'analyse approfondie du site pour déterminer les causes et le type d'érosion, et aucune donnée concernant l'acceptabilité sociale pour un projet de cette ampleur-là.

En tenant compte du manque important d'informations pouvant nous permettre de prendre une décision éclairée, nous croyons que le principe de précaution doit s'appliquer, et donc, ce qu'on demande, nous, c'est une stabilisation de l'offre plutôt qu'une augmentation. On demande que -- de transformer le projet afin qu'il serve l'ensemble des Campivallensiens, et pas seulement les gens qui ont les moyens de se payer des bateaux, et on demande de concilier ce projet-là avec l'économie du 21^e siècle et avec la crise environnementale actuelle.

Je vous remercie de m'avoir laissé le temps de m'exprimer à ce sujet-là.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Vous êtes resté dans le temps, et on vous remercie pour ça. Merci, pour... à vous deux, madame Poirier, et à vous, monsieur Martin, pour la présentation de votre mémoire, que nous avons lu avec beaucoup d'attention, et puisque vous avez fini sur la conclusion, bien je m'en vais vous demander : quels sont les projets qui, selon vous, pourraient être plus profitables pour la majorité des citoyens?

Mme ÉMILIE POIRIER :

Bien, en fait, je pense que l'idée des placettes, comme monsieur Blanchet l'expliquait, c'est excellent, mais on est une ville qui est parmi les plus vieilles au Can... au Québec, pardon, parmi les plus vieilles, donc les gens qui ont 55 ans et plus, il y en a beaucoup. Je pense que c'est une clientèle qui a des besoins, et que c'est des besoins auxquels on pourrait répondre. Mais, je veux dire, des projets, il y en a 10 000. Il y en a, des gens, qui vous diraient : « Bien, on a besoin d'asphalte neuf. » Moi, je ne fais pas partie de ces gens-là, mais il y en a qui vous diraient ça. Donc, je pense que...

Tantôt, on a parlé de... je pense que c'est 500... 530... 580 -- 585 personnes se sont munies d'une vignette. On est plus de 40 000 habitants. Je pense qu'on peut trouver un projet qui va aller chercher 40 000 habitants, moins 585 personnes qui se sont munies d'une vignette.

LE PRÉSIDENT :

Merci. J'ai regardé aussi dans votre mémoire, et vous dites, en parlant du trafic induit, par exemple, que : « *La réponse habituelle offerte aux problèmes de congestion, c'est-à-dire l'augmentation de la capacité d'achalandage, est une solution inefficace, car elle ne fait que perpétuer le problème.* » C'est ce que vous avez écrit dans votre mémoire. En termes de solution efficace, qu'est-ce que vous proposeriez à la Ville? Qu'est-ce que le MARE propose comme alternative aux aménagements qui sont en ce moment proposés?

Mme ÉMILIE POIRIER :

Bien, je... — Martin, tu iras si tu le sens, là.

M. MARTIN LEGAULT :

Vas-y, vas-y, vas-y.

Mme ÉMILIE POIRIER :

Mais je pense qu'en ce moment, la Ville, elle accueille déjà des bateaux, il y a des infrastructures qui existent partout, puis comme on l'a mentionné, il y a... oui, O.K., je pense qu'il faut stabiliser l'offre, il faut stabiliser l'offre parce que venir augmenter la capacité d'accueil, ça ne va pas rien régler. Les gros bateaux vont venir déposer leurs bateaux à l'eau au parc Marcil, donc les bateaux actuels vont être pris à aussi prendre leur place au travers de ces gros bateaux-là. Ça fait que peut-être que la bonne chose, ce serait justement de mieux gérer les vignettes. Tantôt, monsieur Blanchet expliquait que c'était un peu le *free-for-all*, c'était le Far West au parc Marcil, peut-être que ça prend une personne qui est là et qui vient valider les vignettes, est-ce que tout le monde a pris une vignette. Et ce serait aussi une façon -- parce qu'en ce moment, nos infrastructures, bien elles se maganent, elles se maganent parce qu'il y a des gens qui ont des plus gros bateaux qui viennent utiliser des infrastructures qui ne sont pas adaptées pour eux. Ça fait que nous, on pense qu'une ressource humaine au parc Marcil, pourquoi ne... d'ailleurs, ne pas prendre cet argent-là -- donc tantôt vous me demandiez : « Qu'est-ce qu'on fait avec cet argent-là? » -- prenons une personne, quelqu'un qui va mieux gérer, justement, la mise à l'eau, puis qui va pouvoir surveiller en même temps : est-ce que les bateaux sont bien lavés, pour ne pas qu'on répande des espèces envahissantes. Donc voilà! J'essaie de faire bref, je m'excuse.

LE PRÉSIDENT :

Mais...

M. MARTIN LEGAULT :

Puis je ne sais pas si je peux ajouter des idées, aussi?

LE PRÉSIDENT :

Oui, allez-y.

M. MARTIN LEGAULT :

Oui, merci. Je pense qu'une chose qui pourrait être utile avec l'idée des vignettes, c'est d'utiliser l'idée des bonus-malus, c'est-à-dire que le prix des vignettes pourrait devenir exorbitant pour les immenses bateaux à moteur, et être pratiquement gratuit pour les voiliers, pour des plus petites embarcations.

Je pense que la consultation d'aujourd'hui peut être une occasion en or pour une ville comme la Ville de Salaberry-de-Valleyfield de réorienter complètement sa vision du nautisme et du... de la partie récréotouristique dans notre région. L'objectif du MARE n'est pas de fermer la ville, loin de là, c'est de faire de cette ville-là une ville de 2020, de 2021, c'est de permettre autre chose que le *business as usual* qu'on entend sans arrêt. L'idée de : « Bien, il y a une demande »; une demande de combien de personnes? Combien de gens ont demandé de descendre leur gros bateau, à gros moteur, par rapport à la majorité de la population? On n'a pas ces chiffres-là, on n'a pas accès à ça. Si on écoutait la majorité de la population de Valleyfield -- qui est une population avec un niveau socioéconomique extrêmement bas, si on regarde par rapport à la moyenne provinciale -- bien je pense qu'il y a beaucoup de gens qui diraient : « Nous, on a envie de pouvoir aller se baigner les pieds... »

LE PRÉSIDENT :

Mais...

M. MARTIN LEGAULT :

« ... dans la baie, pouvoir aller faire du canot, pouvoir aller faire du voilier (*indiscernable - propos simultanés*)... »

LE PRÉSIDENT :

Mais qu'est-ce que vous modifieriez concrètement au projet qui est soumis à l'examen public aujourd'hui?

M. MARTIN LEGAULT :

Bien, la première chose -- c'est la demande, là, du MARE -- c'est de réellement arriver avec une stabilité de l'offre, c'est-à-dire des structures de mêmes dimensions, pas des structures plus grandes, pas des structures doubles. Et je reviens avec l'idée du bonus-malus, je crois que ça peut être utile, puis je pense... Émilie a peut-être des idées, aussi?

Mme ÉMILIE POIRIER :

Bien, en fait, juste pour vraiment préciser, en ce moment au parc -- bien, la... la rampe de mise à l'eau qu'on va prendre de la marina et qu'on va mettre au parc Marcil, pourquoi on ne la garde pas de 40 pieds de la capacité d'accueil, et pourquoi le quai fédéral... tantôt, monsieur Blanchet disait : « Bien, peut-être qu'on n'aura pas besoin puis peut-être qu'il n'y aura pas de plus gros bateaux qui vont venir s'amarrer. » Bien, si peut-être que de plus gros bateaux ne vont pas venir s'amarrer, pourquoi on ne conserve pas la grandeur actuelle? Pourquoi venir bonifier quelque chose qu'on ne sait même pas qu'on va avoir besoin? Ça fait que c'est cette idée. Oui, une nouvelle rampe de mise à l'eau, je pense que dans la vie, il faut rénover nos affaires, puis... mais qui est à notre hauteur, à notre hauteur.

LE PRÉSIDENT :

Bon. Bien, vous m'enlevez les mots de la bouche, parce que j'avais noté à côté cette question-là à demander à monsieur Blanchet.

Donc, je... puisque la question est posée par une citoyenne, je vous la renvoie : pourquoi est-ce que vous appréhendez agrandir s'il n'y a pas d'augmentation? Si vous dites qu'il n'y aura pas d'augmentation d'achalandage et qu'il n'y aura même pas de différenciation dans la clientèle de plaisanciers qui va fréquenter la baie, pourquoi est-ce que vous agrandissez alors?

M. IAN BLANCHET :

Vous me parlez du quai fédéral ou de la rampe de mise à l'eau?

LE PRÉSIDENT :

Tout à fait.

M. IAN BLANCHET :

De? Du quai fédéral?

LE PRÉSIDENT :

Les deux. Les deux.

M. IAN BLANCHET :

Des deux?

LE PRÉSIDENT :

Les deux.

M. IAN BLANCHET :

Bien, dans le cas du quai fédéral, comme on l'a exprimé, on ne sait pas qu'est-ce qui va se produire là, mais c'est clair que l'intention, c'est d'aménager -- puis ça fait partie de toute la réflexion qui date de plusieurs années -- d'aménager une place publique d'importance là, et le fait de prolonger le quai fédéral vient créer cet espace-là, qui nous permet de créer cet espace public là. Il faut savoir qu'il y a plusieurs activités là, notamment durant les Régates, il y a des grues qui viennent s'installer là pour les opérations des Régates, mais c'est aussi un endroit qui pourrait permettre des activités autres, comme on a actuellement l'hôtel flottant. Est-ce qu'il pourrait y avoir d'autres types d'activités de ce genre-là qui pourraient venir se greffer là? Bien sûr. Actuellement, le quai actuel, il est assez occupé, donc d'avoir un peu plus d'espace, ça permet d'offrir -- d'avoir évidemment des opportunités à des promoteurs de venir offrir quelque chose de différent sur le territoire. Donc, c'était vraiment ça l'intention, dans le cas du quai fédéral.

Et dans le cas des rampes de mise à l'eau, ce qui est peut-être -- il faut peut-être faire la distinction, je parlais tout à l'heure que c'est pour l'usage... ce qu'on souhaite, c'est récupérer l'espace de la marina, notamment la langue de terre, dans la période hivernale pour entreposer les bateaux ailleurs, qui sont actuellement déplacés avec des grues à l'intérieur de la marina. Donc, la rampe de mise à l'eau double qui est prévue dans le parc Marcil, c'est notamment pour les embarcations du... de la marina, qui comporte plus de 50 % de voiliers. Donc, vous comprenez que le dimensionnement de la rampe de mise à l'eau, qui a l'air très imposante, bien c'est pour recevoir ces embarcations-là, pouvoir les sortir puis les amener dans l'espace d'entreposage qui est dédié. Donc, si on revenait avec quelque chose qui n'avait pas ces dimensions-là, ces opérations-là ne pourraient pas se faire dans la rampe de mise à l'eau. Là, vous comprenez qu'on ne peut plus faire d'aménagements dans le...

Donc, c'est vraiment là qu'on est, là, dans... en termes d'offre. Puis en termes de capacité, bien oui, une rampe de mise à l'eau double, c'est certain que, durant la période estivale, ça va éviter les queues -- la queue leu leu de remorques, les véhicules qui fonctionnent ce qu'on appelle sur le *idle*, là, puis qui dépensent de l'essence, ils vont descendre leurs bateaux puis ils vont aller se stationner, puis ça va régler ces problématiques-là. Donc, ça... on rejoint vraiment deux besoins, donc on pense qu'on fait une pierre deux coups, sans augmenter vraiment l'achalandage, ce n'est pas l'objectif du projet, c'est on vient desservir finalement une marina, en même temps. Donc, voilà.

LE PRÉSIDENT :

Merci. — Monsieur du MARE, vous comprenez que votre mémoire suscite plusieurs questions, donc vous voudrez bien rester, on va essayer de clarifier de petites affaires tantôt.

Ma question va s'adresser à la Ville. Dans votre étude d'impact, vous dites qu'aucun impact de nature négative n'est appréhendé en phase d'exploitation sur les activités nautiques. Bien au contraire, vous dites que : « *Les nouvelles structures vont permettre à davantage d'usagers d'utiliser les installations en toute sécurité, contribuant ainsi à l'amélioration de l'offre récréotouristique associée aux activités nautiques du secteur.* » Donc, vous avez déduit qu'il s'agit là d'un impact positif. Mais quels seront -- quels seraient, selon vous, les risques pour la sécurité et les potentiels conflits d'usage susceptibles d'être engendrés par la hausse de ce trafic nautique là dans la baie, sur les baigneurs, les plongeurs sous-marins, s'il y en a, les kayakistes et les petites embarcations qui la fréquentent en ce moment? Je dis bien : en phase d'exploitation.

M. IAN BLANCHET :

Bien, comme je l'exprimais tout à l'heure, on ne peut pas prétendre qu'il va y avoir une augmentation vraiment d'embarcations moteur, disons, qui vont utiliser les rampes de mise à l'eau, et le projet va venir faciliter certainement les opérations, comme on l'a mentionné. Donc, peut-être que le matin, lorsqu'ils vont tous se présenter, il va y avoir une plus grande efficacité pour accéder au plan d'eau, mais ce qu'on dit également, c'est que les espaces qu'on dégage ailleurs vont nous permettre notamment de promouvoir la voile sur le territoire, donc d'avoir une offre différente sur le territoire, et ces usagers-là vont pouvoir vraiment avoir des installations puis ils vont pouvoir s'accaparer les lieux, tout à fait.

Donc, évidemment, l'espace il est restreint, là, tout le monde le dit, l'espace est restreint dans la baie Saint-François, donc quand il y a de l'activité et tout ça, il y a des échanges qui se font, moi je pense que la promotion de la voile va venir créer une autre dynamique, une autre... je veux dire, un partage dans la baie Saint-François qui sera intéressant. Écoutez, c'est ce que je peux dire, là, dans... sur cet élément-là, là.

LE PRÉSIDENT :

Mais est-ce que la commission doit comprendre que, en phase d'exploitation, ces risques-là n'ont pas été pris en compte, ces conflits d'usage n'ont pas été pris en compte dans l'évaluation du projet?

M. IAN BLANCHET :

Non, on n'a pas... en fait, dans l'évaluation du projet, dans la phase d'exploitation, on n'a pas considéré qu'il y avait une augmentation de l'achalandage maritime. Est-ce que là, on va pouvoir promouvoir des différentes activités, kayak, voile et des choses comme ça? Mais ça n'a pas été mesuré. On ne le sait pas vraiment, là, s'il va y avoir vraiment cet engouement-là qui va se créer, mais c'est un souhait de la Ville.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

Dans... toujours dans votre mémoire, je pense que je suis à la page 20, vous dites que :

« Un projet comme celui-ci -- donc, celui qui nous est soumis -- qui, pour l'essentiel, vise à construire de nouvelles infrastructures pour plus d'embarcations à moteur et des embarcations de plus grande dimension, pour une clientèle privilégiée et pour des loisirs, de surcroît, apparaît dépassé. »

Donc, votre évaluation, au MARE, c'est que ce projet-là, en tout cas, pour ce qu'il prévoit faire comme constructions, est dépassé, mais moi j'aimerais savoir quels sont les efforts que vous vous attendez de la Ville comme palier de gouvernement, parce qu'on voit que la Ville a un double rôle dans ce projet-là, elle est à la fois initiateur, mais aussi, elle est un palier de gouvernement, qu'est-ce que vous vous attendez, quels sont les efforts que vous vous attendez que la Ville fasse?

Mme ÉMILIE POIRIER :

Vas-y, Martin, je te la donne.

M. MARTIN LEGAULT :

Bien, en fait, on pense que la Ville a déjà fait des efforts très intéressants. On a salué, au début de la rencontre, la qualité du projet de stabilisation des berges et la qualité de la renaturalisation de ces berges-là, de la plantation de végétaux, l'installation de placettes pour donner accès davantage aux citoyens de la ville, et cette Ville-là a déjà fait du très très beau travail dans le Vieux Canal, ils vous ont montré ça tantôt. Ils sont en train de redonner une partie des berges à la population, ce qui est quelque

chose d'extraordinaire. Nous, ce qu'on croit, c'est que, au travers de tout ce décor-là, il y a comme une seule ombre au tableau, il y a quelque chose qui va à l'encontre complètement de tout le reste. Et même dans l'étude d'impact qui a été déposée dans le cadre de ce projet-là, il y a des endroits où il est stipulé qu'on s'attend à une hausse d'achalandage et de plus gros bateaux. C'est pour ça que je suis un peu surpris depuis tantôt d'entendre le fait que, non, c'est une stabilisation de l'offre qui est faite. Si c'est une réelle stabilisation de l'offre, au MARE, c'est ce qu'on souhaite, par contre, les dimensions des structures actuelles, ce n'est pas ce que ça démontre.

Ça fait qu'effectivement la Ville a un double rôle, un rôle de... pour avantager la totalité de ses citoyens -- ce que je crois qu'elle fait en général -- un rôle de protection de l'environnement au niveau local. Et, d'ailleurs, on a déjà de très bons contacts avec la Ville à ce niveau-là; on a signé avec eux la Déclaration d'urgence climatique il y a quelques mois, avec une très très bonne volonté de la part de la Ville, mais on a l'impression que la rampe de mise à l'eau et le quai fédéral, on semble vouloir dire que ça n'aura pas d'impact sur l'achalandage, que ça n'aura pas d'impact sur la taille des bateaux, alors que tout nous dit le contraire à ce niveau-là. Ça fait que moi, j'attendrais, dans le fond -- je m'attendrais à ce que la Ville nous trouve une solution pour réellement stabiliser la demande.

LE PRÉSIDENT :

Mais juste en améliorant l'aspect de... l'aspect et la desserte, est-ce que vous ne croyez pas que la demande pour ces lieux va augmenter quand même?

M. MARTIN LEGAULT :

Il est évident que c'est très très difficile de créer une réelle stabilisation. Par contre, le fait d'agrandir les structures, le fait de rendre les structures doubles, le fait, comme disait monsieur Blanchet tantôt, de permettre une plus grande efficacité pour la descente des bateaux, ça, ça va faire en sorte qu'il va finir par y avoir plus d'achalandage, et ça, de façon probablement très rapide, surtout qu'il y a plusieurs villes qui vont dans une direction totalement opposée présentement, qui sont en train de fermer ce genre de rampe de mise à l'eau là à d'autres personnes qu'à leurs résidents, qui sont en train de fermer des marinas parce qu'ils se rendent compte que ce n'est pas payant, et qu'au contraire, des fois ça engendre davantage de coûts que de bénéfices, et c'est à ce niveau-là que le MARE se questionne solidement.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Merci. Parlant de GES, dans votre document à la page 23, vous considérez qu'omettre de quantifier les émissions de GES générées durant la phase d'exploitation du projet est une faiblesse majeure, et vous considérez que cet aspect-là devrait être examiné dans l'évaluation d'impact du projet.

Alors, je voudrais m'adresser à monsieur Thibault : qu'est-ce que vous pensez de cette position de... du MARE?

M. GUILLAUME THIBAUT :

En fait, effectivement, en premier lieu, juste pour apporter un peu la position du ministère sur l'étude d'impact, là, effectivement, là, pour rejoindre un peu les préoccupations du MARE, pour expliquer un peu le contenu de l'étude d'impact, effectivement, là, de notre côté, le volet exploitation, à première vue d'analyse, là, de notre côté, on a analysé le projet d'un point de vue stabilisation de berges, dans lequel il y avait déjà une exploitation actuelle, là, dans le secteur; la marina est présente, les rampes de mise à l'eau sont présentes, le port fédéral aussi, donc on l'a pris comme un -- juste pour expliquer un peu, là, le pourquoi qu'on n'a pas approfondi les questions au niveau exploitation, là, parce qu'il y a certains volets qui sont explorés, d'autres non -- puis, c'est ça, dans le fond, nous on l'a analysé comme un projet de stabilisation de berges avec modernisation des équipements actuels, là. Ça fait que c'est juste pour faire un préambule, pour dire que c'est de la façon qu'on a analysé, puis c'est... en tout cas, on trouve ça intéressant quand même les discussions aujourd'hui, là, ça amène un angle qu'on n'avait pas nécessairement vu dès le départ, là, puis les discussions sont intéressantes, puis, dans le fond, ça permet de soulever des enjeux, je veux dire, on va en tenir compte, là.

Pour ce qui est des GES, dans le cadre d'un programme de stabilisation de berges, habituellement, un programme de stabilisation de berges ne comporte pas de phase d'exploitation, ça fait que c'est une des raisons pourquoi on n'a pas exploré. On a beaucoup *focusé* -- puis c'est ce qu'on demande aux initiateurs de projet, c'est de documenter en phase construction les émissions qui sont prévues, puis à ce moment-là on demande aussi des mesures pour diminuer ces émissions-là.

Pour le volet exploitation, il y a deux explications -- il y a deux autres explications pourquoi on n'a pas approfondi ce volet-là aussi. De un, c'est qu'il faut comprendre que le volet exploitation qu'il y a, qui vise peut-être l'augmentation potentielle des... de la navigation, ça se trouve à être des sources d'émissions de GES que nous on appelle indirectes, puis qui ne sont pas directement à la charge du promoteur. Ça fait que ça devient un peu complexe pour nous parce que, en bout de ligne, si le projet vient à être autorisé par le gouvernement par décret, le décret vise l'initiateur, donc il faut que l'initiateur soit capable de prendre en charge ou de contrôler les différentes mesures ou... qu'on aurait à lui imposer, là. Ça fait qu'à ce moment-là ça devient pour lui quand même difficile de gérer le type de bateau, ou en tout cas, comment je pourrais dire? Ça devient... c'est des émissions de GES qui sont de type combustion, un peu, c'est l'achat d'essence, qui sont plus liés aux propriétaires de bateaux qu'à la municipalité, là, puis ça devient compliqué.

Puis le fait, aussi, que cette rampe de mise à l'eau là amène effectivement peut-être -- il y a peut-être un potentiel d'augmentation de la taille, une augmentation d'achalandage, mais est-ce qu'en réalité c'est des nouveaux bateaux qui vont produire des nouvelles émissions, ou c'est des bateaux qui

seraient mis à l'eau à un autre endroit différent? Est-ce que ça occasionne une augmentation des émissions globales au Québec? T'sais, la nuance est difficile à faire, là. Ça fait qu'on n'a pas nécessairement exploré ça dans ce contexte-là.

Puis, aussi, il faut dire que notre ligne d'analyse, aussi, par rapport aux GES, c'est un peu la même ligne qu'on utilise pour l'analyse des projets de façon globale, c'est que c'est une analyse par enjeu, puis, t'sais, pour l'instant, le volet GES, t'sais, si on compare à d'autres projets qui passent au processus d'évaluation environnementale, on parle souvent de projets avec des émissions, là, de dizaines de milliers de tonnes d'équivalent CO₂ annuelles, là, de plusieurs dizaines de milliers. Ici, dans le cadre du projet, on est dans les ordres beaucoup beaucoup plus légères, là, ça fait que c'est sûr que plus les émissions sont importantes, plus on va mettre des efforts sur ces émissions-là, à force de les réduire. Puis, dans le fond, t'sais, c'est un peu les raisons pourquoi ça n'a pas été exploré davantage, là. En tout cas, je ne sais pas si ça répond aux questions?

LE PRÉSIDENT :

Oui, ça répond en partie à la question, mais est-ce que, à la lumière des informations qu'on a appris ce soir, est-ce que vous considérez que, pour le bénéfice de la décision qui va être prise sur le projet, surtout pour cette phase-là, que ça vaut le coup d'aller explorer les émissions à la phase d'exploitation?

M. GUILLAUME THIBAUT :

Bien, à première vue... à première vue, je n'ai pas l'impression, là, parce que comme je disais tantôt, la problématique, c'est... on pourrait demander de faire une évaluation, là, visiblement, l'évaluation de l'augmentation potentielle puis de l'augmentation de la taille des bateaux est difficile à faire, là, ça fait que, t'sais, ce n'est pas comme une... un projet où est-ce qu'il y aurait une construction d'une nouvelle marina de 400 bateaux, où est-ce que, là, on pourrait envisager un peu le... un peu plus mesurer. Là, dans le fond, la... puis...

LE PRÉSIDENT :

Mais est-ce que c'est parce que l'évaluation à faire à cette phase est difficile qu'il ne faut pas la faire ou... En fait, j'ai du mal à...

M. GUILLAUME THIBAUT :

Oui, bien je comprends, oui, je comprends. Le point majeur, c'est que c'est des émissions qui sont indirectes, donc elles ne sont pas à la charge du promoteur, ça fait qu'on pourrait les calculer, mais en bout de ligne, de quelle façon on pourrait les contrôler, de quelle façon qu'on pourrait les diminuer?

On n'aurait pas de marge de manoeuvre avec le décret pour le faire avec le promoteur. Donc, est-ce que ça vaut la peine dans ce contexte-là de l'évaluer, de le calculer? L'information peut être intéressante, mais, t'sais, il faut aussi cibler l'augmentation, là, t'sais. Ce n'est pas la... le projet, le projet, il n'amène pas une nouvelle exploitation globale de navigation dans la baie, là. Nous, c'est de cette façon qu'on l'analyse, là. C'est une augmentation potentielle, qui n'est pas chiffrée jusqu'à date -- effectivement, il y a peut-être un manque d'informations, là, par rapport à ça, là, au... de chiffrer ces éléments-là -- mais, en bout de course, comme je disais tantôt, c'est des émissions qui sont faites, de type combustion, qui sont plus la responsabilité des propriétaires de bateaux que du promoteur qui va construire des... ou moderniser des installations qui sont existantes.

LE PRÉSIDENT :

Oui, on comprend que de toutes les façons, s'il y a des réglementations qui sont en place, les propriétaires de bateaux devront, par exemple, les respecter, donc c'est ça l'affaire.

M. GUILLAUME THIBAUT :

Hum hum.

LE PRÉSIDENT :

Donc, dans une telle activité, qui est l'évaluation d'impact, bien je pense qu'il aurait fallu effectivement regarder d'un peu plus près cet aspect-là. Et on comprend, maintenant, toutes les hypothèses que vous venez de faire, on ne peut pas répondre aux questions que vous-même vous vous êtes posées, simplement parce que l'évaluation à cette phase n'a pas été faite.

M. GUILLAUME THIBAUT :

O.K.

LE PRÉSIDENT :

Si elle avait été faite, on aurait su quelle est la part d'émissions qu'on aurait pu attribuer à d'autres personnes qu'à l'initiateur du projet, et ça permet à ce moment-là de faire une meilleure décision, mais en ce moment, ce pan de l'information manque.

Je voudrais quand même confirmer avec le... l'initiateur, avec la Ville, monsieur Blanchet, je voudrais quand même confirmer avec vous que la rampe de mise à l'eau prévue pourra effectivement accueillir des bateaux de plus grande taille.

M. IAN BLANCHET :

Bien, en fait, c'est que la rampe de mise à l'eau va... en particulier, est utilisée par... pour les opérations ponctuelles de la marina qui se font au printemps et à l'automne, donc oui, il y a des dimensions dans ce cas-là de voiliers et de bateaux comme ça, qui n'utilisent pas la rampe -- les rampes actuelles, qui vont pouvoir être utilisées là. Donc oui, potentiellement, il y a des bateaux plus gros. Est-ce que c'est des bateaux moteur? Là, je pourrais laisser nos experts répondre à ça en termes de dimensionnement de rampe, il y a des questions de pente là-dedans, il y a un paquet de paramètres. Et là, le dimensionnement de cette rampe-là a été conçu pour recevoir évidemment les usages *estivals*, là, d'une panoplie de bateaux, mais principalement, aussi, les pentes et tout ça a été considéré pour avoir des équipements autopropulsés, ou des espèces de... ce qu'on appelle des Conolift pour sortir, par exemple, des embarcations de type voilier, donc les pentes ont été considérées dans ce sens-là. Donc, en termes de grosseur de bateaux, ce n'est pas toujours évident de comparer ça comme ça, là. Je pourrais laisser nos experts, là, qui ont déposé d'ailleurs un document très détaillé là-dessus, à ce niveau-là. Donc...

LE PRÉSIDENT :

Mais...

M. IAN BLANCHET :

... c'est ce que je pourrais dire. Au niveau de la stabilisation de l'offre, je voulais juste revenir là-dessus, c'est qu'actuellement...

LE PRÉSIDENT :

Oui, mais vous convenez quand même que « bateaux de grand tonnage », ça voudrait dire aussi une augmentation des émissions de GES?

M. IAN BLANCHET :

Ce que... en fait, ce n'est pas... ce que je viens de dire, ce n'est pas ça. Ce que je viens de dire, c'est que notre rampe de mise à l'eau va permettre d'accommoder les opérations de la marina qui se font au printemps et à l'automne, lorsqu'ils sortent les embarcations de type voilier, qui actuellement sont sorties avec des grues, là, c'est vraiment des grues qui sont installées dans la marina. Donc, au niveau de capacité, en termes de dimension pour des embarcations -- je ne suis pas un spécialiste de ça, là -- mais des embarcations de type moteur, est-ce que là ils ont vraiment une plus grande capacité que celle de la marina? Il faudrait voir. Mais c'était vraiment... la conception a été vraiment faite en fonction des embarcations de la marina, donc on a regardé -- les concepteurs ont regardé ce qu'il y

avait comme types d'embarcations dans la marina, et notre rampe de mise à l'eau, c'est ce qu'elle permet d'accommoder. Donc, c'est ça.

Puis en termes de stabilisation de l'offre, ce qu'il faut... j'aimerais ça ramener la commission sur le point qu'on va avoir dorénavant un stationnement bien établi pour les remorques, ce qui n'est pas le cas actuellement, et que l'achalandage à ce moment-là va être stabilisé à la capacité de notre stationnement, ce qui... Actuellement, il n'y a aucune limite, en fait, à l'usage de notre rampe; il pourrait y avoir 150 remorques, stationnées de façon anarchique, qui descendraient -- qui pourraient descendre à la rampe de mise à l'eau. Mais à partir de maintenant, ça va être encadré et limité, donc on vient, je pense, de venir stabiliser, contrôler l'offre au niveau de notre rampe de mise à l'eau. Ça, c'est un point.

Et, l'autre chose qu'on peut noter aussi, c'est que notre rampe -- la rampe de mise à l'eau de la marina donne directement sur la baie Saint-François, on est vraiment plus à l'est, et là, bien l'ensemble des usages de la descente à l'eau va se faire plutôt dans la portion où... Beaucoup de navigateurs, en fait, ne viennent pas dans la baie, ils s'en vont dans le lac Saint-François, donc ils sont vraiment plus près de leur point où ils veulent aller. Donc, vous voyez, il y a quand même plusieurs avantages à la localisation de la rampe, mais la stabilisation de l'offre, pour moi, est évidente dans ce projet-ci.

LE PRÉSIDENT :

Mais j'aimerais quand même revenir à la question des GES. Principalement dans votre document d'étude d'impact, vous indiquez vous-même que :

« La présence d'une nouvelle rampe de mise à l'eau et l'aménagement de nouveaux quais au parc Delpha-Sauvé pourraient favoriser l'augmentation du nombre de bateaux fréquentant la baie Saint-François. Or, une hausse de la fréquentation du site va de pair avec une hausse des émissions de gaz à effet de serre. »

Ça, c'est écrit dans le rapport que vous avez soumis. Et vous dites :

« À l'heure actuelle, ces émissions ne sont pas quantifiables puisque le type de moteur, le type de carburant et la consommation moyenne par bateau ne sont pas connus. »

Je rappelle, au passage, que l'évaluation d'impact est une activité prédictive, et il est possible de faire des hypothèses et de savoir... de faire des simulations, de faire des modélisations pour savoir quels types de bateaux, quels types de carburants, et caetera, qui pourraient arriver pour faire le calcul qui s'impose et proposer des mesures. Vous dites :

« Il faut toutefois nuancer en mentionnant que ce sera majoritairement les mêmes utilisateurs. De plus, l'augmentation du nombre de places à quai au parc Delpha-Sauvé ne se traduira pas par une

augmentation proportionnelle de l'achalandage. »

Et vous concluez : « *Par conséquent, il a été considéré que, dans le cadre de ce projet, les impacts sur la qualité de l'air et les émissions de GES en phase d'exploitation étaient négligeables. »*

Mais qu'est-ce qui vous permet d'affirmer que ce serait les mêmes utilisateurs qui utiliseraient la nouvelle rampe qui permet la mise à l'eau d'embarcations de plus grande taille, et les 39 nouveaux quais supplémentaires qui seraient aménagés dans le parc Delpha-Sauvé?

M. IAN BLANCHET :

En fait, les 39 quais, ce n'est pas des nouveaux quais, c'est -- je l'expliquais tout à l'heure -- en fait, c'est la réorganisation des quais existants dans le parc Sauvé, donc... et ça, c'est une offre qui devra être réévaluée, mais c'est vraiment 39 quais qui sont... en fait, il y a déjà des quais qui sont là, ils sont réorganisés comme tels dans le parc.

Puis maintenant, au niveau de l'étude d'impact, ce qu'elle relève, c'est qu'effectivement les données sur les augmentations d'achalandage... très difficile, de toute façon, faire un lien avec les nouveaux aménagements, et ils seraient, somme toute, négligeables dans le contexte. Les usagers, on l'a vu, sont majoritairement des Campivallensiens, donc c'est le même bassin de population qui veulent utiliser nos rampes de mise à l'eau sur le territoire, et on l'a vu tout à l'heure, l'offre de descentes de mise à l'eau est multiple dans le lac Saint-François, et même en dehors du lac Saint-François. Les gens qui viennent visiter la baie Saint-François, le lac Saint-François viennent de partout, et quel sera, dans un an, deux ans le type d'embarcations et tout ça? C'est quelque chose qui... En fait, notre projet, on ne peut pas considérer qu'il va avoir un effet significatif et qu'il va avoir un impact significatif, donc c'est ce que dit notre étude d'impact. Donc, pour le moment, moi je m'en tiens à ça, là.

LE PRÉSIDENT :

Mais comment est-ce que vous êtes arrivé à cette conclusion-là, que les impacts sont négligeables?

M. IAN BLANCHET :

Pardon?

LE PRÉSIDENT :

Comment est-ce que vous êtes arrivé à cette conclusion, que les impacts étaient négligeables?

M. IAN BLANCHET :

Parce qu'on...

LE PRÉSIDENT :

En fait, c'est le processus qui vous a amené à cette conclusion que je voudrais comprendre.

M. IAN BLANCHET :

Parce qu'on considère que notre projet n'aura pas un impact significatif sur l'augmentation ou sur l'achalandage. En fait, on considère que ce n'est pas un projet qui va avoir cet effet-là, donc dans ce sens-là, à la phase d'exploitation, on peut arriver facilement à la conclusion que c'est négligeable, l'impact que ça va avoir au niveau...

LE PRÉSIDENT :

Même quand vous n'avez pas quantifié les émissions?

M. IAN BLANCHET :

Pardon?

LE PRÉSIDENT :

Vous pouvez arriver à cette conclusion même quand vous n'avez pas quantifié les émissions de GES?

M. IAN BLANCHET :

Bien sûr, parce qu'on considère qu'on va être dans un achalandage, par rapport à notre projet, qui va être similaire.

LE PRÉSIDENT :

J'aimerais me retourner vers le MELCC, monsieur Thibault.

Le ministère est satisfait des réponses et des engagements pris par l'initiateur dans le cadre du projet en ce qui concerne les GES, on l'a déjà vu, on a exploré un peu, alors que ça a été seulement et uniquement évalué en phase de construction du projet. Est-ce que vous considérez qu'une évaluation

des émissions de GES, en phase, en période d'exploitation maintenant qui seraient générées, entre autres, par l'augmentation du trafic serait vraiment nécessaire? Je voudrais m'en assurer, parce que pour nous, ça va être considéré un peu comme si : bien oui, c'est quelque chose que vous pouvez désormais considérer et qui possiblement va être demandé à l'initiateur.

M. GUILLAUME THIBAUT :

Bien, écoutez, comme j'ai dit un peu tout à l'heure, là, pour l'instant, on a posé des questions, puis... voyons! Le promoteur nous a répondu. Est-ce qu'on est satisfait de ça? Bien, on n'est pas rendu à l'étape de se positionner là-dessus. Mais, comme je disais, est-ce que c'est nécessaire, est-ce que ça vaut la peine? Dans un projet de stabilisation de berges, comme je disais, comme dans lequel nous, on l'a évalué pour l'instant, où c'est des modernisations d'équipements actuels, habituellement ce n'est pas des choses qu'on regarde. On ne regarde pas l'exploitation, dans les programmes de stabilisation de berges, on ne regarde pas l'exploitation. Donc là, je comprends que...

LE PRÉSIDENT :

Mais à la lumière des informations qu'on a reçues cette soirée, est-ce que vous considérez que c'est nécessaire, et si oui, pourquoi vous considérez maintenant que c'est nécessaire de les évaluer?

M. GUILLAUME THIBAUT :

Bien, à la lumière des informations qu'on a, on n'a pas de démonstration qu'il y a une augmentation significative des... je comprends, l'information n'est pas là, mais, je veux dire, on n'a pas plus d'informations, avec l'information qu'on a ce soir, on n'est pas capable de démontrer que l'augmentation, elle va être réelle et concrète, là. On comprend qu'il y a une ouverture de l'initiateur à accueillir plus de gens, est-ce que le projet va se... va résulter à ça? Je veux dire, on n'est pas capable de le voir, là.

Puis, pour nous, comme je vous disais tantôt aussi, l'enjeu des GES, on le traite par enjeu, là. Pour être honnête, ce projet-là, ce n'est pas un projet qui soulève un enjeu majeur pour les gaz à effet de serre, là, ça fait que tant qu'on n'a pas la démonstration claire que l'augmentation attendue va amener des nouveaux bateaux... parce que, encore, comme on a dit tantôt, on comprend qu'il y a une rampe de mise à l'eau qui a un potentiel d'apporter des bateaux, mais ces bateaux-là, est-ce que c'est des réels nouveaux bateaux dans... en navigation, ou c'est des... Pour l'instant, en tout cas, l'analyse qu'on en fait depuis le début, c'est qu'on ne pense pas que c'est significatif, là, ça fait qu'on ne pense pas que c'est nécessaire pour l'instant, à la lumière des informations qu'on a.

LE PRÉSIDENT :

Bien, j'aurais une dernière question pour vous, et puis on va prendre une petite pause de 15 minutes, quand même...

M. GUILLAUME THIBAUT :

Hum hum.

LE PRÉSIDENT :

... pour souffler. À la lumière de ce que vous venez de dire et ce qu'on a entendu ce soir, quels sont, à votre avis, les défis dans ce projet en ce qui a trait aux changements climatiques? Est-ce qu'il y a des défis, à la lumière de tout ce qu'on entend maintenant?

M. GUILLAUME THIBAUT :

Bien, en fait, nous, le défi sur lequel on s'est penché un peu plus, c'est le défi par rapport aux adaptations aux changements climatiques, s'assurer que les conceptions des ouvrages vont être là pour durer, pour faire face aux différents changements qui pourraient survenir, l'augmentation des nombres de tempêtes, les tempêtes de vent ou de vagues ou... voir si... Je dirais que c'était l'enjeu sur lequel on s'est... qu'on a questionné puis sur lequel on avait, disons, plus de préoccupations.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Bien, on pourrait peut-être tout à l'heure, si nous avons le temps, revenir sur ces questions d'augmentation de la température et puis l'occurrence des tempêtes et, et caetera, on pourrait revenir sur ça, mais je propose qu'on prenne une petite pause de 15 minutes. Nous allons revenir à 22 h 15. C'est bon? Merci, et, bien, j'espère avoir le plaisir de vous revoir encore tout à l'heure, tous et toutes. Merci, à tout à l'heure!

Mme ÉMILIE POIRIER :

Merci beaucoup.

M. MARTIN LEGAULT :

Merci.

SUSPENSION DE LA SÉANCE À 22 H 00
REPRISE DE LA SÉANCE À 22 H 15

LE PRÉSIDENT :

Nous allons reprendre nos travaux. J'ai quatre personnes sur... dans le... inscrites au registre, mais avant d'appeler la première personne qui s'est inscrite, la commission voudrait remercier toutes les personnes pour leur participation. Le registre sera fermé dans 15 minutes, alors s'il y a des gens qui souhaitent intervenir, apporter une lumière dans cette commission, c'est le moment de s'inscrire, parce que à exactement 22 h 30, le registre sera fermé, et la commission va terminer ses séances publiques ce soir.

Cela dit, je voudrais inviter madame Fraser à nous présenter les missions et les éléments fauniques qui ont été évalués dans le projet, si vous êtes prête?

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

Oui, bien sûr!

LE PRÉSIDENT :

Vous avez la parole.

PRÉSENTATION DU MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS
Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

Oui. Est-ce que vous voyez la présentation à l'écran?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

Donc, c'est ça, je voulais prendre quelques minutes ce soir -- merci de me donner la parole, là -- pour exprimer les éléments fauniques qui ont été évalués dans le cadre de ce projet, et la mission du ministère, donc le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs.

Donc, le ministère est le gestionnaire des forêts publiques, de la faune et de ses habitats, ainsi que du patrimoine naturel collectif. Donc, notre mission, c'est d'assurer dans une perspective de gestion durable la conservation et la mise en valeur des forêts, de la faune et des parcs nationaux, pour contribuer à la prospérité et à la qualité de vie des Québécois. Donc, nos principaux mandats sont de favoriser la croissance et le développement de l'industrie du secteur faunique, assurer la protection, la conservation et la mise en valeur de la faune et de ses habitats, acquérir les connaissances requises pour soutenir la gestion durable des ressources, y compris les changements climatiques et la recherche appliquée en matière de gestion faunique, et finalement gérer les droits et les permis de pêche, de chasse et de piégeage.

Donc, comme exprimé un peu plus précédemment, là, ce soir, donc les éléments généraux priorités dans le projet, c'est au niveau de la gestion des impacts, c'est la séquence « éviter, minimiser compenser », que vous retrouvez, là, décrite dans les Lignes directrices pour la conversation sur les habitats fauniques. Donc, en premier lieu, c'est d'éviter toute perte nette d'habitat, comme mentionné plus tôt, mettre en place des mesures d'atténuation visant à restreindre au maximum les pertes nettes d'habitat, et finalement d'élaborer des mesures de compensation s'il y a des pertes d'habitat de la faune, incluant les espèces à statut précaire ou des composantes susceptibles de modifier un élément dans les habitats fauniques.

Pour ce qui est du projet de la baie Saint-François, les composantes fauniques qui ont été retenues dans l'analyse, c'est : les mammifères, l'avifaune, l'herpétofaune, la malacofaune et l'ichtyofaune, incluant les espèces menacées, vulnérables et susceptibles de l'être, donc les espèces à statut précaire; les composantes importantes pour l'habitat du poisson, comme mentionné précédemment, l'attention a été apportée au niveau des herbiers aquatiques dans la baie; les mesures d'atténuation pour éviter ou minimiser les impacts sur les habitats et les individus, notamment celles pour éviter la propagation d'espèces exotiques envahissantes ou aquatiques envahissantes lors de la réalisation des travaux; le maintien des conditions d'habitat propices pour les espèces aquatiques comme le poisson; on veut éviter aussi la détérioration et la perturbation des habitats, donc l'introduction des espèces aquatiques envahissantes ou le maintien -- et préférablement le maintien des herbiers aquatiques; et l'évaluation des pertes permanentes d'habitat par rapport à... aux mesures de compensation.

Donc, c'est le portrait que je voulais dresser ce soir pour la commission, là, pour votre bénéfice. Si vous avez des questions, je demeure toujours disponible. Merci!

LE PRÉSIDENT :

Merci! La commission vous remercie aussi. Et pour faire un peu la table, de manière générale, est-ce que vous pouvez nous dire les risques qui sont liés à l'importation ou à la prolifération d'espèces exotiques envahissantes déjà présentes dans la zone d'étude, qu'une augmentation du trafic, tel qu'on l'étudie à présent, qu'une augmentation du trafic nautique serait susceptible d'engendrer?

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

Oui, donc comme j'avais précisé précédemment, là, ce qui est connu comme connaissance scientifique en matière d'espèces exotiques envahissantes, là, il y a la moule zébrée qui est présente dans le lac Saint-François et le cladocère épineux depuis 2014, mais il y a également le gobie à taches noires, et la tanche a été retrouvée du côté ontarien, c'est tout tout tout récent. Nous, notre attention est portée vraiment sur les petites espèces qui pourraient justement se coller aux bateaux, dont les larves de moule zébrée et le cladocère épineux, qui a tendance à s'agglomérer donc sur les bateaux. Donc, c'est vraiment ces deux espèces-là qui, par la phase exploitation ou l'achalandage des bateaux, de manière générale, a... c'est des vecteurs de dispersion, dans le fond, la navigation, là, au niveau des embarcations, ça fait que, bref, pour l'introduction de ces espèces-là dans de nouveaux plans d'eau qui n'auraient pas ces espèces-là, c'est sûr que c'est une préoccupation pour nous.

Donc, au niveau des densités comme telles, la navigation de plaisance, dans le fond, fait partie des vecteurs de dispersion, là, des espèces aquatiques envahissantes. Donc, dans les mesures qui peuvent être proposées pour limiter la propagation, c'est sûr qu'il faut faire de la prévention, de la sensibilisation, puis pour diminuer les risques de dispersion vers d'autres plans d'eau, par exemple, en phase d'exploitation, il y a une mesure qui peut être retenue, c'est le nettoyage des embarcations et des équipements de pêche, pour diminuer les risques de dispersion. Par la sensibilisation, la mise en place de stations de nettoyage, par exemple, publiques, ou des modalités réglementaires, ça, ça fait partie aussi de solutions, là, pour éviter la propagation d'espèces aquatiques envahissantes.

Au niveau de la réglementation, au ministère Forêts, Faune et Parcs, il n'y en a pas en lien spécifiquement pour les espèces aquatiques envahissantes ni pour l'obligation de nettoyer les embarcations, ce n'est pas une obligation, mais comme je vous ai présenté plus tôt ce soir, on vous a remis le guide, là, des bonnes pratiques pour le nettoyage des embarcations. Mais du côté... je vais attirer votre attention du côté fédéral, il y a le Règlement sur les espèces aquatiques envahissantes, donc une loi fédérale qui encadre notamment l'obligation de se soumettre à l'inspection d'embarcation, là, lorsqu'un agent de protection en fait la demande, mais je vous recommande d'aller voir du côté du fédéral pour avoir plus de précisions à ce niveau. Et, finalement, pour la réglementation au niveau de l'obligation de nettoyer les embarcations, au niveau municipal, donc il y a possibilité d'encadrer donc dans les réglementations municipales l'obligation de nettoyage. Donc, ça s'est fait ailleurs, alors c'est sûr qu'on encourage de telles mesures à mettre en place pour, justement, éviter la propagation

d'espèces exotiques envahissantes.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Je reviendrai tout à l'heure à vous, mais votre réponse m'amène à demander à la Ville : est-ce qu'il y a une station de nettoyage présentement ou est-ce qu'il est envisagé? J'ai un petit blanc dans ma lecture.

M. IAN BLANCHET :

Bien, il n'y en a pas actuellement, là, une en place, mais effectivement, dans le projet, c'est envisagé et prévu, en fait, là, que ce qu'on veut, c'est une installation moderne qui inclut l'ensemble de cette offre de services là, notamment le nettoyage des embarcations. Ça fait que, oui, c'est quelque chose qui est envisagé. Je ne sais pas si dans l'étude d'impact c'est précisé, parce que c'est vraiment un niveau de détail, là, on va être rendu au niveau des plans et devis définitifs, mais oui, c'est quelque chose qui est certainement envisagé, là.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Merci.

Madame Fraser, vous avez montré tout à l'heure la situation d'envahissement de... du gobie et puis de la moule zébrée aussi, tout à l'heure. Mais je voudrais vous demander : quels seraient les principaux impacts écologiques, économiques et sociaux reconnus à ces deux types -- à ces deux espèces-là? La question pourrait être envoyée aussi à la Ville, parce qu'ils l'ont écrit dans leur étude d'impact, mais néanmoins je voudrais avoir votre avis sur ça.

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

Je vais juste, avant d'y répondre, je pourrais faire un complément avec monsieur Blanchet, là, au niveau de l'étude d'impact. Au niveau de l'encadrement des mesures, là, pour les espèces exotiques envahissantes, pendant les travaux, donc pour nous on juge qu'il y a suffisamment de mesures qui sont prises, par exemple, pour le nettoyage de la machinerie, donc pour limiter la dispersion, donc pour la machinerie qui pourrait venir en contact avec l'eau lors des activités de dragage. Donc, de mémoire, de ce que j'ai... j'ai pris connaissance de l'ensemble de l'étude d'impact, il y avait les mesures qu'ils avaient proposées, puis c'est sûr qu'évidemment, lors des demandes d'autorisation, du certificat d'autorisation, il y a aussi dans les devis des mesures qui peuvent être ajoutées, là, au besoin.

Donc, pour ce qui est de la question sur l'impact...

LE PRÉSIDENT :

Hum hum, oui.

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

... c'est sûr que l'espèce -- toute espèce exotique envahissante, ou EAE, EEE, ça a un impact sur la biodiversité. Donc, si je m'attarde à vraiment au niveau de mon champ de compétences, la moule zébrée a occasionné un impact important sur la biodiversité, notamment au lac Saint-François, donc elle est présente abondamment, donc elle rentre en compétition avec -- elle nuit, en fait, à la... au maquereau invertébré indigène. Pour ce qui est du gobie, aussi, c'est la même chose, il entre en compétition avec d'autres espèces petits poissons fourrage, qui utilisent les mêmes types d'habitats. Donc, c'est une espèce également qui est nuisible pour la biodiversité indigène du Québec.

Donc, au niveau des impacts économiques, je n'ai pas les chiffres avec moi, mais en fait, au niveau de la moule zébrée, elle a été introduite, dans le fond, au Canada dans... ça a été introduit dans les ballasts de bateaux, au même titre que le cladocère épineux, dans les Grands Lacs au Canada. Donc, le cladocère est arrivé en 1984, et est dans le lac Saint-François depuis 2014. Donc, c'est une espèce, c'est un petit crustacé qui est originaire de l'Europe. Pour ce qui est de la moule zébrée, c'est un bivalve, donc c'est comme un coquillage avec des byssus, donc il se fixe aux bateaux, il se fixe sur les moules indigènes, il se fixe sur les quais, les bateaux, donc il... ça... pour ce qui est du cladocère, ça va endommager aussi les engins de pêche, ça encrasse les équipements de pêche, les cordages, les lignes. Donc ça, c'est un peu au niveau des impacts. Je pourrais aller peut-être un peu plus loin pour les besoins, si vous voulez, mais...

LE PRÉSIDENT :

Oui.

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

... il y a aussi les épisodes de cyanobactéries, la diminution de la clarté de l'eau. Ça fait qu'au niveau biologique, au niveau qualité de l'écosystème, c'est sûr que ces espèces-là ont un impact, c'est clair. Au niveau du zooplancton aussi, je pense à... au zooplancton indigène, donc il y a une diminution de biodiversité. Après ça, vous aviez parlé des impacts économiques, donc c'est sûr que ça a un impact, mais je m'en tiendrais à ma compétence au niveau de la faune et de ses habitats.

Est-ce que ça répond à votre question?

LE PRÉSIDENT :

Oui, en partie.

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

En partie?

LE PRÉSIDENT :

Bien, puisque ce n'est pas... puisque, vous l'avez dit, pour ce qui concerne l'économie, ce n'est pas votre champ d'expertise. Toujours dans cette rubrique-là, comment qualifieriez-vous l'état actuel de la population de poissons dans la baie Saint-François?

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

Nous, on est... ce qu'on fait, c'est qu'on fait des pêches. Il y a plusieurs données, hein, qui sont issues, là, des pêches scientifiques. Donc, dans les plus récentes données -- pour répondre aussi aux citoyens plus tôt ce soir -- ce qu'on a recensé dans le dernier réseau de suivi ichtyologique, qui est mené et piloté par le ministère Forêts, Faune et Parcs, ça date de 2014. Donc, quand on prend tout l'ensemble des... du bilan du RSI... Je vais peut-être vous faire un petit partage d'écran, si ça vous convient?

LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

On a les différentes dates... Est-ce que je l'ai? Oui, je l'avais en image. Ah, voilà!

Donc, on avait 96, 2004, 2009 et 2014, on a recensé l'ensemble des espèces selon les années, donc ça totalise 63 espèces pour le lac Saint-François dans son ensemble, mais effectivement, il y a eu des pêches qui ont été effectuées aussi, qui font partie, dans le fond, dans le plan d'échantillonnage, que ce soit des filets maillants, que ce soit la senne de rivage. Donc, les stations d'échantillonnage, oui, il s'en est fait aussi dans la baie. Donc, c'est vraiment l'ensemble, là, du... des résultats qui totalisent 63 espèces de poissons dans le lac Saint-François, incluant, dans le fond, des espèces rares. Donc, on...

LE PRÉSIDENT :

Je présume que ça fait partie des documents que vous avez déposés?

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

Celui que je vous ai présenté, non, c'est un extrait d'un rapport.

LE PRÉSIDENT :

Pouvez-vous le déposer, s'il vous plaît?

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

Moi, ce que j'ai fait, c'est que j'ai associé... oui, je peux le déposer, mais c'est que l'ensemble de ces espèces-là ont été mentionnées dans l'étude d'impact.

LE PRÉSIDENT :

Oui. Mais ce document-là que vous venez de projeter, malgré mes lunettes, j'ai eu quand même du mal à le lire.

Mme MARIE-HÉLÈNE FRASER :

Oui, donc, puis en fait, en complément, ce que je voulais dire aussi, dans l'apport de la biodiversité au niveau de la... l'ichtyofaune du lac Saint-François, bien il y a aussi des espèces rares qui sont répertoriées, donc on a l'esturgeon -- de mémoire -- l'esturgeon jaune, le fouille-roche gris, le méné d'herbe, le tête rose, donc pour ne nommer que ceux-là. Donc, c'est sûr que ça accorde une importance sur ce plan d'eau là au niveau de la faune ichtyologique.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Est-ce que le MELCC voudrait ajouter quelque chose ou c'est bon?

M. GUILLAUME THIBAUT :

Non, ça va pour moi.

LE PRÉSIDENT :

Je m'en vais vers monsieur Blanchet.

Mais à quelle fréquence on prévoit l'inspection et le nettoyage des embarcations?

M. IAN BLANCHET :

Bien, dans l'étude d'impact, là -- pour répondre à la question de tout à l'heure, là -- effectivement, il y a déjà une recommandation qui est dans notre étude d'impact, à la page 6-22, où on parle de l'inspection et nettoyage.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. IAN BLANCHET :

Est-ce que là il y a une fréquence qui a été identifiée, là? Je n'ai pas la page avec moi, là, j'ai juste la référence. Cet encadrement-là, je ne pense pas qu'il est fait actuellement, et là, on va suivre les recommandations, là, de nos experts là-dedans, là, puis... donc on mettra les mesures qui s'imposeront.

LE PRÉSIDENT :

Oui, bien c'est... en fait, vous avez bien fait de citer cette page-là du PR.3, page 6-22, ce n'est pas clair si le nettoyage qui est prévu comme mesure, là, prévient l'apport d'espèces exotiques par des plaisanciers qui proviendraient de l'extérieur de la ville, ce n'est pas clair, c'est pour ça que la question reste pertinente pour nous. Est-ce qu'il y a des mesures d'atténuation additionnelles qui pourraient être prises pour ces visiteurs non-résidents de la baie Saint-François, est-ce que vous envisagez de telles mesures additionnelles?

M. IAN BLANCHET :

Là, vous parlez de mesures de, par exemple, quelqu'un qui proviendrait de l'extérieur avec une camionnette et une remorque en arrière avec une embarcation, qui viendrait finalement descendre son embarcation à l'eau? Écoutez, si on a des stations de lavage ou des trucs comme ça, est-ce qu'il y a des inspections qui pourraient être faites? J'imagine que oui, c'est un encadrement qui pourrait certainement être fait à ce moment-là.

LE PRÉSIDENT :

Ah! On vous a perdu encore.

M. IAN BLANCHET :

Oui?

LE PRÉSIDENT :

Donc, il y a des inspections qui seront faites?

M. IAN BLANCHET :

Définitivement, on pourrait -- ces inspections-là pourraient être faites de l'ensemble des embarcations, qu'elles proviennent du territoire ou qu'elles proviennent de l'extérieur, je pense qu'on va avoir des installations modernes qui vont permettre d'assurer ces inspections-là, ces nettoyages-là qui seront nécessaires.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Merci beaucoup.

J'annonce que le registre est à présent fermé, et je voudrais donner la parole à monsieur Claude Boileau, s'il est déjà avec nous.

Monsieur Boileau?

**SUITE DE LA PÉRIODE DE QUESTIONS
M. CLAUDE BOILEAU**

M. CLAUDE BOILEAU :

Oui?

LE PRÉSIDENT :

Vous avez la parole.

M. CLAUDE BOILEAU :

Est-ce que vous m'entendez?

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

M. CLAUDE BOILEAU :

Vous m'entendez?

LE PRÉSIDENT :

Oui, on vous entend très bien. Allez-y.

M. CLAUDE BOILEAU :

O.K. O.K. Alors moi, sachant que la décennie 2020-2030 est une décennie qui va être déterminante pour notre avenir à tous et à toutes, on est en contexte d'urgence environnementale, quand même, les villes sont invitées à se donner des cibles ambitieuses, pas seulement les gouvernements, disons, supérieurs, mais les villes aussi sont invitées à se donner des cibles ambitieuses à l'horizon 2030 pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, pas seulement s'adapter aux changements climatiques, mais réduire les émissions de gaz à effet de serre, et ça veut dire que toutes les contributions sont importantes, de quelque niveau qu'elles soient, protéger la biodiversité puis éliminer la pauvreté aussi. Et la Ville de Salaberry-de-Valleyfield a-t-elle des cibles à cet égard et peut-elle nous expliquer dans quelles mesures, chiffres à l'appui, la partie développement récréotouristique du projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François va contribuer à la réduction des gaz à effet de serre, à la protection de la biodiversité puis à la réduction des inégalités sociales, dans un contexte postpandémie et d'urgence climatique? Alors, c'est ma question et -- c'est ma position. Et on parle ici de terrains publics, on parle de fonds publics de l'ordre de...

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Boileau...

M. CLAUDE BOILEAU :

... au-delà de 30 millions de dollars, et...

LE PRÉSIDENT :

... est-ce qu'on pourrait répondre d'abord à cette question?

M. CLAUDE BOILEAU :

... c'est quand même important. Pardon?

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'on pourrait d'abord répondre à cette double question que vous avez posée, et on revient à votre deuxième question?

M. CLAUDE BOILEAU :

Oui oui, oui. Oui, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Merci. — Donc, monsieur Blanchet, vous avez la parole. La question de monsieur Boileau se situe à deux niveaux. Premier niveau : en tant que Ville, quelles sont les cibles que vous vous êtes fixées en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de son contrôle?

Et la deuxième question, vous pouvez rappeler, s'il vous plaît? Celle qui est relative au maintien de la biodiversité.

M. CLAUDE BOILEAU :

Ah! Oui, la biodiversité, oui oui. C'est la... c'est-à-dire, la protection de la biodiversité.

LE PRÉSIDENT :

O.K. À travers -- bien, enfin, ce qui est fait pour que la biodiversité soit protégée, malgré la promotion des activités récréotouristiques que vous êtes en train de faire à travers le projet. Ça va, monsieur Blanchet?

M. CLAUDE BOILEAU :

Bien, dans quelle mesure ça pourrait... le projet va contribuer à la protection de la biodiversité? Parce qu'il y a des objectifs, quand même, même le P... dans le plan d'aménagement de

développement du grand... du Montréal métropolitain, dont Valleyfield fait partie, disons qu'il y a un objectif de réduction -- de protection de la biodiversité de 17 %, et c'était un objectif pour 2020, qui n'a pas été atteint, et chacune des villes a un rôle à jouer à ce niveau-là.

LE PRÉSIDENT :

À vous, monsieur Blanchet.

M. IAN BLANCHET :

Bien, écoutez, pour la question sur les cibles, ce n'est pas mon domaine à Salaberry-de-Valleyfield, à l'intérieur de la Ville. Je peux vérifier si on a une cible, dans un document ou dans une politique à quelque part à la Ville. Je ne peux pas répondre à ça ce soir, on va devoir revenir. Je pense que non, mais on va faire la vérification comme telle, si on a ces cibles-là à l'intérieur de l'organisation municipale. Je ne sais pas s'il y a des engagements qui ont été pris à ce niveau-là.

Maintenant, pour la protection de la biodiversité, dans le cadre de ce projet-là, bien on pense qu'on a un projet quand même où toute la partie -- l'ensemble des interventions, en fait, sont des interventions qui sont beaucoup plus respectueuses des écosystèmes, donc des stabilisations avec des végétalisations, des trucs comme ça, donc on a vraiment un projet qui est... qui va être bénéfique pour la biodiversité en général. On a, la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, pris... fait plusieurs interventions dans plusieurs projets qui sont bénéfiques, en fait, là, pour toutes sortes de milieux. On pense à l'aménagement qu'on a fait récemment le long de la rivière Saint-Charles, puis même, on voyait plus tôt dans la présentation, le long du canal où on a... on est venu protéger des bandes importantes, là, dans le cas de la rivière Saint-Charles, une bande de 30 mètres le long de la rivière, justement pour encourager la biodiversité. Donc, c'est vraiment dans, je pense, dans l'ADN des projets de la Ville. Mais le projet de la baie Saint-François, je pense, adresse cet enjeu-là dans les choix des interventions qui ont été -- qui vont être réalisées.

LE PRÉSIDENT :

Votre deuxième question?

M. CLAUDE BOILEAU :

Bien moi, c'était par rapport à la partie développement récréotouristique que je parlais, dans quelle mesure ça contribuait à la réduction des gaz à effet de serre puis à la protection de la biodiversité, cette partie-là du projet?

M. IAN BLANCHET :

Bien, écoutez, dans... ça... je vais... ce que je pourrais dire, en fait, c'est que l'ajout, par exemple, la... si on devient un peu, la Ville, un promoteur d'activités plus de type voile, kayak, de trucs comme ça, évidemment, là, on vient encourager des activités qui sont intéressantes puis qui sont aussi peut-être moins néfastes au niveau des différents écosystèmes. Je ne sais pas, c'est ce que j'aurais comme réponse, là, de façon spontanée, là, à votre question.

M. CLAUDE BOILEAU :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Boileau, vous aviez un commentaire? Vous aviez un commentaire, quand j'avais -- je vous avais demandé d'attendre que monsieur Blanchet réponde à la question.

M. CLAUDE BOILEAU :

Oui. Bien, moi, je parle de fonds publics qui sont importants, puis on parle aussi de terrains publics, et je me dis... puis on est au début du 21^e siècle, et on est en contexte d'urgence environnementale, puis on a vécu toute la crise, la pandémie, et c'est sûr que ça dépasse le mandat, ça peut... certains aspects peuvent dépasser le mandat de la commission, mais il y a toute la question aussi de la pauvreté, là, et... bon. Alors, à quoi on alloue les fonds publics dans cette période-là, d'urgence environnementale puis de postpandémie, c'est une question -- il faut avoir... je pense que c'est important d'avoir une vision globale, et... Ah oui! Il y a la question de la... aussi, on n'a pas seulement à considérer l'adaptation aux changements climatiques, mais il faut considérer la réduction des gaz à effet de serre.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup pour ce commentaire. Comme vous l'avez bien dit, ça déborde le cadre de notre mandat. Je pense que la Ville en a pris acte, et moi, au nom de la commission, je vous remercie pour votre participation.

Et je voudrais inviter la... Non? Non. Je voudrais inviter monsieur Elie Hanna.

M. ELIE HANNA

M. ELIE HANNA :

Bonsoir, Monsieur le président, ça va bien?

LE PRÉSIDENT :

Ça va bien, merci, et vous?

M. ELIE HANNA :

Très bien, merci.

LE PRÉSIDENT :

Je vous en prie. Allez-y.

M. ELIE HANNA :

Il y a eu plusieurs informations que ça a été donné par monsieur, madame, puis moi j'aimerais mettre... Moi, je suis le vice-président de la Marina de Valleyfield. J'aimerais vous indiquer au début que la Marina de Valleyfield et le Vieux Canal de Beauharnois, ce sont deux entités OBNL, ça fait que la Ville, elle n'a pas de profits de nous autres. Puis la Ville, elle ne parle pas d'agrandir la marina -- je ne sais pas d'où ce monde-là ils ont compris qu'on va agrandir la marina -- il n'y a personne qui est capable d'agrandir la marina, on a un espace très très très limité, là. On a présentement 387 bateaux à la marina, on a un espace pour 400 bateaux, on a un permis pour 400 bateaux, ça fait que l'espace est là, on ne peut pas l'augmenter, on ne peut pas aller nulle part, on est là.

Concernant la grosseur des bateaux. La grosseur des bateaux, là, on a maximum, nous autres, à la marina, 55 pieds. On ne peut pas avoir plus que ça, on est limité à 55 pieds, sauf pour les visiteurs qui viennent de l'Ontario ou, mettons, des États-Unis, on peut l'accueillir sur le quai de service pour mettre de l'essence ou du *fuel*, et être là pour une heure, deux heures, trois heures, puis après ça, il faut qu'ils quittent.

Je veux commencer avec... Ça fait que la capacité de la marina, on ne peut pas accueillir des bateaux de... comme le monde rêve qu'on va avoir, de 100 pieds ou 50 -- ou 70 pieds, on ne peut pas l'avoir, c'est hors-norme à la marina, on ne peut pas les avoir.

Pour avoir accès à la baie Saint-François, on passe par la voie maritime de Saint-Laurent, puis après ça on va passer un chenal pour venir à la baie Saint-François, puis ce chenal est tellement difficile, puis durant... dans le passé, on a eu plusieurs accidents avec ces gros bateaux-là, quand ils

vont venir à la baie Saint-François, à cause du S; il y a une forme S dans ce chenal-là, puis le monde, ils ne savent pas, ça fait qu'ils embarquent sur des roches, sur un mur qui est là, ça fait que ça cause beaucoup d'accidents à ces gros bateaux-là, que ces bateaux-là, ils passent le mot comme quoi ils ne peuvent pas venir, c'est difficile à venir à baie Saint-François. Ça fait qu'on est limité, on est limité avec la grosseur de bateaux, à part si quelqu'un qui est vraiment -- qui connaît vraiment la navigation, qui est capable de passer ce chenal-là.

Après ça, on parle de vitesse; le monde, ils parlaient de limiter la vitesse. La vitesse à l'intérieur de la marina, c'est trois kilomètres/heure, là, il n'y a personne qui peut le dépasser, il y a des bateaux. Ça fait que si quelqu'un, il va au-delà de cette vitesse-là, les bateaux, ils vont se froter un sur l'autre, ça fait que le monde, ils vont crier puis ils vont chialer, ça fait qu'il n'y a personne qui va passer à plus que cette vitesse-là. Après ça, dans le chenal lui-même, pour aller à la baie Saint-François, nous autres mêmes, la marina, on a installé des bouées de limitation de vitesse, puis on a demandé la permission de voie maritime et de l'autorisation fédérale pour pouvoir poser ces bouées-là, parce qu'on n'a pas le droit d'installer de bouées sans l'autorisation, parce que c'est dans la voie navigable pareil. Ça fait qu'on a eu l'autorisation puis on a installé des bouées de limitation de vitesse. Puis cette année, on va installer des panneaux « Pas de vagues », des panneaux, des gros panneaux quatre par huit que c'est marqué là-dessus : « Pas de vagues ». Moi, je peux vous garantir, Monsieur le président, on n'a pas beaucoup de vitesse là. Oui, de temps à autre, c'est comme sur les routes normales, là, il va y avoir quelqu'un qui fait la folie, mais tout le monde respecte la vitesse, là. Ça fait qu'il n'y a pas de courses à tous les jours, sauf si on parle des Régates. Les Régates, c'est fermé, c'est comme la Formule 1, on fait la course, puis c'est fini après, on ramasse tout puis on s'en va. Après ça...

LE PRÉSIDENT :

Mais pour ceux qui contreviennent quelques fois, comme vous venez de dire, pour ceux qui contreviennent quelques fois pour la vitesse, qu'est-ce qui est fait, qui contrôle ça?

M. ELIE HANNA :

Ah! C'est la Sûreté de Québec. Nous autres, à la marina, on a un contact direct avec la Sûreté de Québec puis avec la Gendarmerie royale du Canada, que, à la marina elle-même, on a des postes pour eux autres, ils ont des bateaux qui sont en permanence là; on a la Garde côtière qui ont une permanence là. Ça fait que quand nous autres on sait que cette fin de semaine, il fait beau puis il va y avoir beaucoup de monde, on demande à la Sûreté de Québec d'être présents, puis ils sont présents tout le temps. Je peux vous dire, ils sont présents puis ils donnent des contraventions, ça fait que... On a beaucoup beaucoup beaucoup de collaboration avec la Sûreté de Québec sur notre eau. Nous autres, on n'a pas de contrôle, c'est sûr; on a tout ce qui est à l'intérieur de la marina, mais quand ça arrive à l'extérieur de la marina, c'est la Sûreté de Québec, puis on est toujours en contact avec eux autres, on a un lien direct avec eux autres.

Après ça -- on a parlé de ça -- pourquoi agrandir la descente de bateaux? Si monsieur Blanchet, il peut nous mettre la copie... la diapo de la descente de bateaux, là, à la marina, vous allez voir. Nous, quand on a des bateaux, puis on a un bateau d'urgence qui veut descendre, que ça soit pour l'ambulancier, que ça soit pour la police, que ce soit quelque chose, puis on a des bateaux, parce que nos quais de service sont là, les pompes d'essence sont à côté de la descente de bateaux, ça fait qu'on a toujours de l'embourbement du monde là, ça fait que si on a une urgence puis quelqu'un, il veut descendre puis sortir, mettons -- c'est arrivé plusieurs fois, on est une marina, là -- c'est arrivé pour sortir, mettons, quelqu'un qui est accidenté, quelque chose de même, on a toujours de la misère avec cette affaire-là. Il faut tout déplacer tout le monde, tasser tout le monde pour que l'ambulancier peut passer ou, mettons, la police ou quelque chose, pour pouvoir sortir la personne blessée sur la rampe. C'est pour ça, la rampe, il faut l'agrandir; l'agrandir pas pour avoir plus gros bateaux.

Je vais vous dire quelque chose, Monsieur le président, les gros bateaux, ils n'arrivent jamais jamais jamais sur une remorque, là. Les gros bateaux, ils arrivent par voie navigable. Un gros bateau, là, qu'on voit dans les photos, il ne peut pas passer dans les rues à cause des fils électriques puis des ponts, là. Il ne faut pas exagérer non plus. Le plus gros bateau qu'on peut passer sur la route, c'est 30 pieds ou 35 pieds, maximum, là. Ça fait que la rampe, là, oui, elle va servir de deux personnes, une pour descendre, une pour monter, oui, elle est large pour avoir la capacité de deux bateaux, mais c'est juste pour ne pas envahir la rue Victoria. Si vous savez, vous allez prendre la carte, vous allez voir, la rue Victoria, c'est une rue, une ligne qui va puis une ligne qui vient, là, mettons...

LE PRÉSIDENT :

Je la connais.

M. ELIE HANNA :

... le samedi et le dimanche, là, le monde avec leur roulotte, ils arrivent jusqu'à quasiment le Vieux Canal, là, puis la Dairy Queen, là, ça fait que ça fait un bouchon pour le monde. Monsieur, madame Tout-le-Monde, ils ne peuvent pas passer, nous autres, on est dans le *rush*, on a des piétons à passer, on a des cyclistes, on a tout ce monde-là à gérer. Ça fait que nous autres, à la marina, on est obligé à mettre deux, trois employés pour juste surveiller le monde, parce que quand le... nos membres, ils vont reculer avec la roulotte, ils ne peuvent pas voir en arrière s'il y a un cycliste, s'il y a une madame avec une poussette, s'il y a quelqu'un qui court, qui... quelque chose, ils ne les voient pas, ça fait qu'on est obligé à mettre des employés tout le temps pour la sécurité du monde. Ça fait que la raison principale pour tasser la descente de bateaux, c'est question de sécurité pour monsieur, madame Tout-le-Monde qui font du sport et des choses là. Ça fait que ce n'est pas question de faire de l'argent. Nos membres sont là, on ne peut pas agrandir la marina, on est à *full* capacité, on ne peut pas accueillir plus de monde. Je peux vous dire, on a une liste d'attente pour des années qui s'en viennent, ça fait que nos membres sont toujours là.

Pourquoi on va réaménager le quai à la... au parc Delpha-Sauvé? On va réaménager le quai là-bas pour pouvoir donner plus de services au monde. C'est quoi les services? On va faire du kayak, la Ville nous exige maintenant de faire de l'école de voile, ça fait qu'on va avoir de l'école de voile deux fois par semaine, qu'est-ce qu'on n'avait pas avant, on va avoir, mettons, de la location des Sea-Doo pour le monde qui n'ont pas des bateaux. Ça fait que ce quai-là, là, sur le parc Delpha-Sauvé, c'est juste pour le tourisme et pour encourager le monde à venir à la ville de Salaberry-de-Valleyfield. Si vous regardez vraiment le côté, là, vous avez, qu'est-ce qui a été tout indiqué en jaune, là, c'est ce qui n'y était pas avant, là. Ça, ça devient comme une piste cyclable, le monde se promène. Ça fait que, à l'heure actuelle, monsieur, madame Tout-le-Monde, ils n'ont pas accès à ces affaires-là. La Ville, qu'est-ce qu'elle fait? Elle fait tout ce trajet-là pour que monsieur, madame Tout-le-Monde peuvent aller voir la baie, peuvent aller voir la marina. Nous autres, présentement, on a une clôture qui cache la marina, mais avec le nouveau projet, on enlève la clôture puis elle devient toute ouverte.

Si vous voyez les remorques, là, les samedis, dimanches, les remorques sont toutes sur la longueur de la rue Victoria, elles sont sur le parc Sauvé -- pas « parc Sauvé », parc... l'autre, Marcil, elles sont dans notre marina, elles sont partout. Ça fait que la raison pourquoi on a choisi parc Marcil, c'est pour mettre tout ce monde-là, pour ne pas faire des accidents. Je vous parle souvent des accidents, parce qu'il faut toujours surveiller, un camion avec une remorque, c'est dangereux quand il recule, c'est dangereux, surtout s'il y a un bateau là-dessus; un bateau de 20 pieds, qui est un petit bateau, mais sur une remorque, il mesure 40 pieds avec une hauteur de 10 pieds, là, c'est vraiment...

LE PRÉSIDENT :

Merci.

M. ELIE HANNA :

... plus gros, un bateau sur une remorque.

Ça fait que, c'est juste ça je voulais vous dire. Le projet de la Ville, c'est pour attirer plus de visiteurs, plus de choses, mais malheureusement, c'est l'argent, ils ne peuvent pas faire, il n'y a pas d'argent, c'est...

LE PRÉSIDENT :

Merci...

M. ELIE HANNA :

Oui, (*indiscernable - propos simultanés*).

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Hanna, pour votre témoignage et pour cet éclairage que vous avez apporté sur bon nombre de sujets qu'on a abordés ce soir. Merci aussi pour votre participation.

Je vais demander au prochain intervenant, monsieur Legault, Alexis, de prendre...

M. ALEXIS LEGAULT

M. ALEXIS LEGAULT :

Oui, bonjour.

LE PRÉSIDENT :

Oui, bonjour.

M. ALEXIS LEGAULT :

M'entendez-vous?

LE PRÉSIDENT :

Bonjour. Bienvenue.

M. ALEXIS LEGAULT :

Merci. Donc, c'est ça, c'est un enjeu qui a été soulevé, on vient d'en parler un peu avec... mais je voudrais avoir une réponse qui est peut-être un petit peu plus précise. J'ai entendu à plusieurs reprises la Ville dire qu'elle n'envisageait pas d'augmentation du trafic maritime à la suite des travaux, que ce n'était pas l'objectif du projet. Malheureusement, l'objectif a très peu d'impact en soi, donc je... ma question est : je voulais savoir sur quelles bases scientifiques est-ce qu'on pouvait déclarer qu'il n'y aurait pas d'augmentation significative du trafic maritime, en dépit du principe reconnu de trafic induit qui nous a été présenté plus tôt dans la soirée, et malgré ce que le rapport du BAPE a lui-même reconnu, soit que l'augmentation de la capacité d'accueil de la marina et de la nouvelle rampe de mise à l'eau au parc Marcil seraient associés à une augmentation du trafic nautique dans toute la baie?

LE PRÉSIDENT :

Le rapport du... vous voulez parler du rapport d'étude d'impact, puisque le rapport du BAPE n'est pas encore sorti?

M. ALEXIS LEGAULT :

Ce que je veux dire, le... dans le fond, le rapport qui a été... je n'ai peut-être pas le terme...

LE PRÉSIDENT :

Oui, exact. Oui oui, c'est ce qu'on comprend...

M. ALEXIS LEGAULT :

Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

... c'est le... il s'agit du rapport d'étude d'impact qui a été soumis à l'examen public.

Monsieur Blanchet, vous avez... bien, répondez à la question, s'il vous plaît.

M. IAN BLANCHET :

Bien, écoutez, pour ce qui est de l'augmentation d'achalandage, je pense qu'on a déjà élaboré là-dessus, là. C'est sûr que, là, on fait référence à ce qui a été évoqué tout à l'heure, là, de... du principe, là, qu'on compare avec une autoroute, là, finalement, là, et là, on parle d'une autoroute qui, en fait, qui dessert une population qui doit se rendre au point A au point B, mais on compare ça à une infrastructure touristique ou de loisirs. Donc, je trouve que la comparaison est boiteuse, excusez-moi le... de devoir donner mon opinion, mais je ne pense pas qu'on peut faire un comparable dans ce sens-là.

Et l'autre élément, bien au niveau de l'achalandage, on a clairement établi que -- puis je pense que c'est... ça m'apparaît évident dans le projet -- que la rampe de mise à l'eau, avec l'infrastructure qu'on vient faire pour encadrer le stationnement des remorques, vient limiter finalement cet usage-là, donc on ne peut pas prévoir un achalandage, au contraire, on vient limiter cet achalandage-là au niveau qui est issu de la rampe de mise à l'eau, puis pour moi, bien c'est... puis pour les intervenants qui ont travaillé depuis de nombreuses années sur le projet, on arrive à cette conclusion-là. Je sais que dans l'étude d'impact, il y a des discussions -- il y a une discussion qui évoque une possibilité, mais c'est... au

final, ce qu'on peut voir, c'est que l'encadrement qui va être donné va plutôt limiter, en fait, l'usage de la rampe de mise à l'eau, et après ça, bien, s'il y a de l'augmentation d'achalandage, ça peut venir de partout, comme je l'ai expliqué un peu plus tôt. Donc, c'est une réponse similaire que j'ai à vous donner à cette réponse-là, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Merci. — Vous avez une deuxième question, monsieur Legault?

M. ALEXIS LEGAULT :

Est-ce que j'ai le droit simplement de rebondir un petit peu sur ce qui vient d'être dit?

LE PRÉSIDENT :

Non, vous... vous pouvez exprimer une opinion, mais pas intervenir sur ce qu'il a dit, non.

M. ALEXIS LEGAULT :

Parfait, c'est bon. Donc, ça va faire le tour pour moi, merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Legault.

Je vais maintenant inviter madame Poirier à prendre la parole.

Mme ÉMILIE POIRIER

Mme ÉMILIE POIRIER :

Bonjour, encore moi! Est-ce qu'on m'entend bien?

LE PRÉSIDENT :

Oui, très bien.

Mme ÉMILIE POIRIER :

Oui. Alors, ma question est pour le ministère de l'Environnement : quelle aurait été la différence au niveau de l'analyse si on avait pris ce dossier-là et qu'on l'avait étudié comme d'abord un projet récréotouristique, et non comme un projet qui sert à stabiliser les berges?

LE PRÉSIDENT :

MELCC?

M. GUILLAUME THIBAUT :

Oui, oui, excusez, je viens d'allumer mon micro. Bien, en fait, on...

Mme ÉMILIE POIRIER :

Bien, je ne sais pas si ma question est claire, là?

M. GUILLAUME THIBAUT :

Oui oui, oui, je comprends la question, là.

LE PRÉSIDENT :

Tout à fait.

M. GUILLAUME THIBAUT :

En fait, c'est que probablement qu'on aurait mis un peu plus d'emphase sur le volet exploitation, parce qu'il y a quand même un agrandissement de quais, là, dans les travaux, et puis c'est un volet qu'on peut regarder, là, mais on aurait mis plus d'emphase sur le volet exploitation. Ce que ça aurait changé, c'est qu'on aurait... écoutez, c'est assez difficile à dire, là, dans le sens que ça ne change pas le fait qu'il y a déjà une exploitation actuelle dans le secteur, ça fait qu'on aurait regardé ce qu'on regarde aujourd'hui, probablement, c'est de voir l'augmentation d'achalandage, elle ressemble à quoi, puis on aurait essayé de fouiller un peu, de savoir que... qu'est-ce qu'on aurait comme exploitation différente que l'exploitation actuelle, je dirais, qui aurait pu être explorée un peu plus davantage, mais c'est quand même ce que contribue à faire la commission aujourd'hui, là.

Mme ÉMILIE POIRIER :

O.K.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que, en regardant le contenu du projet, vous diriez que c'est un projet de... c'est un projet récréotouristique?

M. GUILLAUME THIBAUT :

Bien, pour ma part, quand je regarde ça, pour nous, ça ne change pas grand-chose sur les termes d'assujettissement d'un projet, là, mais effectivement... en tout cas, je... de la façon qu'on le perçoit, c'est que la Ville semble vouloir améliorer son offre touristique, là, donc je dirais que oui.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Merci.

Votre deuxième question, madame Poirier?

Mme ÉMILIE POIRIER :

Je n'ai pas une deuxième question, j'ai juste un petit commentaire. Je voudrais juste remercier tout le monde qui a participé à cette soirée-là, surtout monsieur Blanchet, ce n'est pas facile, il s'est fait cuisiner toute la soirée; il va être fatigué, le pauvre! Donc, bien merci vraiment, puis de nous avoir permis de pouvoir nous exprimer, pour nous c'est vraiment précieux.

MOT DE LA FIN

LE PRÉSIDENT :

Bien, merci, et ce sont ces beaux mots que vous-même vous venez de prononcer qui clôt officiellement les séances publiques de la consultation ciblée.

La commission constate qu'il y a des informations complémentaires qui sont attendues pour répondre à ses questions, et elle compte les recevoir au plus tard dans les prochaines 48 heures. Donc, vous avez vu, il y a une série d'informations qu'on a demandée auprès de monsieur Blanchet, et nous espérons les avoir dans les 48 heures. Donc, ces renseignements, lorsqu'elles -- lorsqu'ils nous parviendront seront aussitôt rendus publics.

La commission consent à recevoir jusqu'au 8 janvier 2021, à 16 h, les questions provenant tant des personnes qui n'ont pu assister aux séances que des participants actuellement présents, au moyen d'un formulaire en ligne disponible dans notre site Web. La commission se réserve le droit de disposer des questions en fonction de leur pertinence. Elle pourra regrouper, fusionner ou synthétiser les questions pour éviter toute redondance, refuser de donner suite à une question si elle la juge non pertinente, si elle a été déjà posée en séance publique ou si elle comporte des propos diffamatoires. Les participants ne doivent -- se doivent de faire le suivi nécessaire afin d'obtenir les réponses parmi les documents déposés officiellement et rendus publics par la commission. Les questions et les réponses ainsi que les nouveaux documents obtenus seront déposés officiellement et rendus publics, ils deviendront accessibles dans le site Web du BAPE.

Alors, date limite pour faire un dépôt de mémoire, vous avez jusqu'au 8 janvier 2021, à 16 h, pour effectuer le dépôt de votre mémoire. Je rappelle également que si la commission a des questions particulières à la suite de la lecture d'un mémoire, elle se réserve le droit de convoquer les auteurs à une conférence téléphonique à distance, qui serait alors enregistrée. L'enregistrement intégral de cette conversation éventuelle sera déposé sur la page Web de la commission.

Également, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est donné une Déclaration de services aux citoyens et met à votre disposition un sondage afin d'évaluer la qualité de nos services pour mieux répondre à vos besoins. Nous demeurons toujours à l'affût des meilleurs moyens pour vous joindre et vous faire participer, alors n'hésitez pas à partager vos commentaires. Je vous remercie à l'avance de bien vouloir le remplir dans notre site Web, sur la page concernant le dossier.

Pour terminer, je remercie le porte-parole de l'initiateur -- et la requérante a bien dit qu'il a été très cuisiné ce soir -- donc je remercie monsieur Blanchet et son équipe, de même que les personnes-ressources pour toute l'information fournie au cours de ces séances. Merci à vous. Merci aux participants d'avoir posé des questions et donné leurs opinions sur ce projet, ce qui nous a permis d'approfondir différentes facettes. Merci à chacune et à chacun de vous.

Enfin, je remercie les gens à la technique, monsieur Pierre Dufour et Raphael Sioui. Je remercie la sténotypiste, madame Isabelle Goyette, de même que l'équipe de la commission d'enquête, mesdames Line Jobin, Julie Olivier et Sylvie Mondor, qui m'ont tenu compagnie toute cette soirée dans la salle. Rassurez-vous, elle est à plus de deux mètres, donc il n'y a pas de danger!

Merci encore de votre participation, et bonne fin de soirée à tous, bonne continuation!

LEVÉE DE LA SÉANCE À 23 H

FIN DE LA CONSULTATION CIBLÉE

Je, soussignée, ISABELLE GOYETTE, sténographe officielle, déclare sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de l'audience que j'ai entendue via la plateforme de visioconférence Teams, le tout conformément à la loi.

Et j'ai signé,

Isabelle Goyette

Isabelle Goyette, s.o.