

Séance de de la soirée du 13 décembre 2021

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

ÉTAIENT PRÉSENTS : **M. MICHEL GERMAIN, président**
 Mme MARIE-ÈVE FORTIN, commissaire

**CONSULTATION CIBLÉE
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION
DU NOUVEAU PONT DE L'ÎLE-D'ORLÉANS**

VOLUME 1

Séance tenue le 13 décembre 2021 à 19 h
Hôtel Ambassadeur Québec
3401 boul. Sainte-Anne
Québec (Québec)

En direct sur Internet

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE DE LA SOIRÉE DU 13 DÉCEMBRE 2021

MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DU REQUÉRANT	
STRATÉGIES SAINT-LAURENT	
M. JEAN-ÉRIC TURCOTTE.....	10
PRÉSENTATION DE L'INITIATEUR DU PROJET	
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC	
M. FRÉDÉRIC PELLERIN ET M. MARTIN LAFRANCE.....	13
SUSPENSION	
REPRISE	
PÉRIODE DE QUESTIONS ET COMMENTAIRES	
STRATÉGIES SAINT-LAURENT	
M. JEAN-ÉRIC TURCOTTE.....	22
DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE	
M. ANDRÉ DONTIGNY ET Mme AUDREY-ANNE DESPRÉS.....	36
M. JOCELYN LABBÉ.....	45
M. GUY BOIVIN.....	66
M. YVES TOULOUSE.....	86
MOT DE LA FIN	93

SÉANCE AJOURNÉE AU 14 DÉCEMBRE À 13 h 30

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 13 DÉCEMBRE 2021
MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5

Bonsoir et bienvenue à cette première séance de la consultation ciblée sur le *Projet de construction du nouveau pont de L'Île-d'Orléans* par le ministère des Transports.

10

Compte tenu du contexte actuel entourant la COVID-19 et des mesures sanitaires particulières qui s'appliquent, le ministère -- 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 consultation publique dans le respect des consignes émises par la Santé publique. C'est pourquoi nous tenons nos séances en mode hybride, à la fois en salle et en ligne.

15

Afin de respecter les normes sanitaires en vigueur, un nombre maximal de 100 personnes est possible en salle, ici. Ce nombre inclut les membres de la commission ainsi que l'équipe de l'initiateur, les personnes-ressources et les médias. Le port du couvre-visage est obligatoire et les mesures de distanciation sociale doivent être respectées. C'est pour ça qu'on... ce qu'on préfère, c'est quand les gens sont assis dans la salle, vu qu'il y a seulement un mètre entre les chaises, on demande aux gens de, autant que possible, là, de conserver leur masque lorsqu'ils sont assis. S'ils viennent intervenir et s'asseoir, bien là, à ce moment-là ils peuvent enlever leur masque, bien entendu, pour nous parler.

20

Ce qu'il est important de mentionner, aussi, c'est que la commission, bien entendu, aurait préféré tenir les séances sur l'île d'Orléans, cependant aucune salle n'était suffisamment grande, donc on n'avait pas de salle disponible sur l'île.

25

À la demande de la commission, du personnel a été spécifiquement assigné pour assurer le respect des règles. Nous vous demandons donc votre collaboration pour respecter ces consignes; il en va de la santé de tous. D'ailleurs, entre chaque intervenant, il va y avoir un nettoyage de la table -- ici, en avant de nous -- des intervenants.

30

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

35

Comme vous l'avez probablement constaté, une personne de notre équipe prend des photos, car le BAPE souhaite se doter d'une banque de photos qui sera éventuellement utilisée pour son site Web ainsi que pour certains documents qu'il rend publics. Outre les photos, bien entendu, la séance est retransmise en vidéo. La personne, par contre, a eu pour consigne, entre autres, de demeurer discrète

40

afin de ne pas déranger le bon déroulement de la séance. Sachez que les photos prises peuvent viser des sujets en particulier, mais aussi une prise de vue générale. Pour les photos qui ciblent des sujets en particulier, un formulaire devra être rempli et signé au préalable par celles et ceux qui accepteront de se prêter à l'exercice. Je vous remercie pour votre compréhension.

5

Maintenant, je me présente, Michel Germain, je suis un membre à temps plein 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 avec l'appui de ma collègue, Marie-Ève Fortin, commissaire à temps plein également. Les questions des participants et les réponses de l'initiateur du projet ou des personnes-ressources me sont adressées et je les redirige aux personnes concernées. Ma collègue et moi posons aussi des questions. Alors, si ma collègue pose une question, à ce moment-là vous lui répondez directement. Donc, pour les autres points, on répond toujours au président de la commission.

10

15

Il sera possible de donner une opinion verbale ou de poser des questions, pour les personnes qui n'ont pas transmis leur avis d'intention au 7 décembre 2021, sous réserve du temps encore disponible à la fin d'une séance. Je vous invite à vous inscrire dès maintenant au registre disponible, soit à l'accueil ou dans la page relative au dossier sur notre site Web, et par téléphone au 1 800 463-4732, poste 6. Le registre sera ouvert jusqu'à 20 h, sauf avis contraire de ma part. Nous vous invitons 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. Pour les personnes en salle, l'inscription se fait à la table d'accueil qui est à l'arrière. Au retour de la pause, les personnes inscrites seront appelées dans l'ordre d'inscription.

20

25

Voici maintenant le mandat que le BAPE a reçu du ministre, le 17 novembre dernier. Cette lettre s'adressait au président du BAPE, monsieur Philippe Bourke.

30

« 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 deuxième alinéa de l'article 45 de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure, je donne le mandat au BAPE de tenir une consultation ciblée concernant le Projet de reconstruction du pont de L'Île-d'Orléans, entre Québec et L'Île-d'Orléans, par le ministère des Transports du Québec et de me faire un rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite. Le mandat du BAPE débutera le 13 décembre 2021.

35

Ainsi, cette consultation devra cibler spécifiquement les enjeux entourant les questionnements et préoccupations qui m'ont été transmis, soit la conservation des milieux humides et hydriques, la protection des habitats fauniques ainsi que l'intégration du pont au patrimoine paysager et bâti de L'Île-d'Orléans. »

40

Et c'est signé : « Benoit Charette ».

5 Rappel d'usage. 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.

10 Par ailleurs, dans le cadre de son enquête, la commission doit s'en tenir à son mandat, qui vise la construction d'un nouveau pont pour relier l'île d'Orléans à la rive nord du Saint-Laurent. Ainsi, si vos questions débordent de ce cadre, la commission pourrait les refuser. De même, elle ne prendrait pas en compte dans son analyse des opinions qui déborderaient du mandat.

15 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 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.

20 Par ailleurs, l'article 6.5 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* accorde aux commissaires mandatés pour mener la présente enquête les pouvoirs et l'immunité des commissaires nommés en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquête*. Parallèlement aux travaux de la commission, 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, selon les modalités et exigences prévues à la *Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure*. À partir de ces deux analyses, le ministre fera une recommandation au Conseil des ministres, qui rendra une décision sur le projet.

25 Si vous voulez obtenir plus de renseignements sur la procédure accélérée 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.

30 Le mandat de la commission d'enquête débute aujourd'hui 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 11 mars 2022. Deux séances sont prévues, compte tenu du nombre d'inscriptions reçues; donc on a eu à l'avance six inscriptions. Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, il est possible qu'on ait des interventions additionnelles; on ouvre le registre en début de séance. Bien entendu, on ne finira pas à une heure trop tardive, on verra combien de gens s'inscrivent, mais les gens passeront à ce moment-là vers la fin de la soirée. S'il y avait trop de gens qui s'inscrivaient, bien, on les passerait demain après-midi, pour la deuxième séance.

5 Je présenterai la commission et l'équipe... Maintenant, voici un aperçu -- excusez-moi -- du déroulement de cette première soirée, selon nos règles de procédure. Je présenterai la commission et l'équipe qui l'assistera, ensuite l'initiateur du projet et les personnes-ressources invitées, puis le requérant sera invité 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.

10 Pour assurer un bon fonctionnement et permettre à toutes et à tous de participer, les interventions prévues à l'horaire, donc les six interventions -- nous en avons quatre ce soir -- bénéficieront de 30 minutes, alors que les inscriptions faites en cours de séance auront plutôt 15 minutes. Je me réserve, bien entendu, le droit de modifier ces délais en fonction du nombre d'inscriptions. Donc, la première séance est ce soir, et la seconde séance est prévue demain après-midi, à compter de 13 h 30.

20 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 ou municipalités que la commission a identifiés pour recevoir des questions.

25 La consultation ciblée est habituellement privilégiée lorsque les enjeux soulevés relèvent d'un nombre restreint de préoccupations ne remettant pas en cause la pertinence du projet. Elle ne comprend qu'une seule partie, contrairement à une audience publique qui est divisée en deux parties, et peut se dérouler en une ou plusieurs séances, consécutives ou non, durant lesquelles les participants peuvent à la fois poser des questions, présenter des mémoires et exprimer leur opinion.

30 Une consultation ciblée doit traiter des préoccupations identifiées dans la lettre mandat du ministre et des questions pourraient porter sur les cibles énoncées par celui-ci dans la lettre mandat. 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, donc outre les cibles que j'ai mentionnées tout à l'heure. Cela signifie toutefois qu'une préoccupation non soulevée pendant une séance ne pourra pas être traitée dans le rapport de la commission.

40 En somme, 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. Bien entendu, ils deviendront accessibles dans le site Web du BAPE.

5 Il y a trois manières de s'exprimer dans le cadre des travaux : donc, déposer un mémoire avec une présentation en séance -- on a donné l'occasion aux gens de le faire, de s'inscrire -- donc, déposer un mémoire sans présentation, donc simplement l'envoyer à la commission, vous avez jusqu'au 20 décembre 2021, à midi, pour le faire. Et pour ceux qui auront présenté un mémoire, ils pourront déposer un complément à leur mémoire, s'ils le désirent d'ici à cette date. Donc, par exemple, quelqu'un qui
10 nous présenterait un mémoire ce soir, et entend des nouveaux éléments, il dit : « Ah, bien, je voudrais faire un complément à mon mémoire », bon, il va avoir lui aussi -- ou elle aussi -- jusqu'au 20 décembre, à midi, pour nous envoyer le complément. Quelqu'un peut venir simplement faire une présentation verbale, sans déposer un mémoire, donc sans déposer aucun document.

15 Dans son rapport, la commission présentera une synthèse des points de vue ou des préoccupations exprimés. Après les séances publiques, 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. Dans ce cas-là également, la commission compte recevoir les réponses dans un délai de 48 heures. Les renseignements obtenus seront aussitôt rendus publics et ils deviendront
20 accessibles, encore une fois, dans le site Web du BAPE.

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. La documentation est également accessible dans trois centres de consultation temporaires,
25 soit la bibliothèque Oscar-Ferland, à Saint-Pierre-de-l'Île-d'Orléans, et les bibliothèques Fernand-Dumont et Étienne-Parent, dans l'arrondissement de Beauport.

Par ailleurs, ce qui est dit en séances publiques est enregistré et les transcriptions seront disponibles sur le site Web du BAPE environ une semaine après la fin des séances de la consultation
30 ciblée. Aussi, la webdiffusion des séances publiques sur le site Web sera disponible en différé jusqu'à un mois suivant la publication du rapport, donc jusqu'à quelque part dans le mois d'avril.

Mentionnons également que le BAPE a 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
35 commissions en cours, à partager de 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. Donc,
40 comme on a dit, pour les opinions, la date limite c'est le 20 décembre, à midi.

5 Au moment de votre intervention, vous devez vous adresser à moi, comme je l'ai mentionné tout à l'heure. Ma collègue et moi pouvons intervenir en tout temps auprès des personnes-ressources et des représentants de l'initiateur du projet pour obtenir de l'information supplémentaire dans la foulée de cette question. S'il s'agit d'une opinion, il est possible que nous échangions avec vous afin de mieux comprendre.

10 De plus, 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 portent aussi sur le respect du droit d'auteur et de la vie privée des personnes. Donc, je me réserve ainsi le droit d'interrompre des propos inacceptables qui seraient tenus ici ce soir, par exemple.

15 Pour les droits d'auteur, ça aussi, si quelqu'un nous remet un mémoire puis on estime qu'il y a des droits d'auteur dedans, comme par exemple des articles de journaux avec photos, à ce moment-là on va aviser l'auteur du mémoire qu'on ne peut pas -- on peut considérer son mémoire, mais on ne peut pas le mettre en ligne, donc le diffuser sur Internet, à cause qu'il faut avoir les droits d'auteur pour pouvoir faire ce genre de chose là. Donc, on informe l'auteur du mémoire et on lui demande, bien, soit qu'il nous donne une preuve écrite qu'il a les droits d'auteur ou simplement il retire à ce moment-là les passages qui font l'objet de droits d'auteur.

20 Respecter ces règles permet en effet un dialogue serein et constructif, surtout au niveau verbal, mais constitue également la meilleure façon d'éviter d'éventuelles poursuites, par exemple quelqu'un qui s'estimerait lésé de voir qu'un article sur lequel -- un document sur lequel il a des droits a été diffusé.

25 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 par la demande de confidentialité, bien entendu, bénéficieront d'un délai avant la diffusion publique du document pour réagir à la décision de la commission.

35 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 de notre secrétariat de commission, 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.

40 J'ai maintenant le plaisir de vous présenter l'équipe de la commission d'enquête.

5 Donc, à ma gauche, ici, nous avons monsieur Karim Chami et madame Marie-Hélène Paré, qui sont analystes; notre coordonnatrice qui est à l'accueil, à l'arrière de la salle, Anne-Marie Gagné; et notre conseillère en communication, madame Karine Lavoie, qui est également présente à l'arrière. Nous avons également madame Amal Bouchrik, qui est agente de secrétariat et fait le traitement des documents fournis à la commission.

10 Le soutien logistique de ce soir est assuré par monsieur Michel Filteau et monsieur Yvan Clavet, du ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale, alors qu'Isabelle Goyette assure la sténotypie. Enfin, du côté du BAPE, nous avons messieurs Pierre Dufour et Raphael Sioui, qui sont chargés de la webdiffusion des séances. Ils sont à distance, mais ils ne sont pas loin.

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

15 Alors, monsieur Frédéric Pellerin, si vous voulez présenter vos collaborateurs, s'il vous plaît.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

20 Alors, merci Monsieur le président. Donc, Frédéric Pellerin, je suis le directeur général des grands projets routiers de la région métropolitaine de Québec au ministère des Transports. À ma droite, Martin Lafrance, biologiste au ministère, madame Marie Nolet, architecte-paysagiste au ministère des Transports, et monsieur Bessam Fallah, notre expert en patrimoine.

LE PRÉSIDENT :

25 Très bien, merci.

30 Maintenant, du côté des personnes-ressources qui sont ici présentes -- on a aussi des personnes-ressources qui sont à distance, mais on va commencer avec les gens du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Donc, j'invite madame Marie-Ève Thériault à se présenter et à présenter ses collaborateurs.

Mme MARIE-ÈVE THÉRIAULT :

35 Vous m'entendez? Parfait. Bonjour! Oui, Monsieur le président, mon nom est Marie-Ève Thériault, je suis la chargée de projet à la Direction des projets -- des évaluations environnementales des projets hydriques. Je suis accompagnée à ma gauche de ma collègue, Annie Ouellet, qui est chef d'équipe, puis, en ligne, de madame Simone Gariépy, qui est également une collègue, là, à la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-Nationale. Merci.

40

LE PRÉSIDENT :

Très bien, merci.

5 Pour le ministère de la Culture et des Communications, les gens sont en ligne, si je ne me trompe pas?

M. JEAN MICHEL BERGERON :

10 Oui, bonjour.

LE PRÉSIDENT :

15 Donc, Jean Michel Bergeron. Bonsoir.

M. JEAN MICHEL BERGERON :

« Bonsoir », oui, alors maintenant que le soleil se couche tôt!

20 Donc, Jean Michel Bergeron, donc je suis de la Direction de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches, et je représente le ministère de la Culture. Je suis, dans le fond, conseiller en patrimoine et également pour l'aménagement culturel du territoire.

LE PRÉSIDENT :

25 Très bien, et vous êtes accompagné de?

M. JEAN MICHEL BERGERON :

30 De monsieur Étienne Garant.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Parfait. Merci.

35 **M. JEAN MICHEL BERGERON :**

Merci à vous.

40

LE PRÉSIDENT :

Pour le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, Andréanne Masson. Bonsoir.

5 **Mme ANDRÉANNE MASSON :**

Bonsoir. Andréanne Masson, biologiste au ministère Forêts, de la Faune et des Parcs, puis plus précisément à la Direction de la gestion de la faune de la Capitale-Nationale, Chaudière-Appalaches. Je suis analyste et... dans le fond, au MFFP, représentante du MFFP, je suis la seule ce soir.

10

LE PRÉSIDENT :

Très bien, merci.

15

Pour Environnement et Changement climatique Canada, Suzie Thibodeau? J'ai cru entendre votre voix tout à l'heure lors des tests, donc en ligne. Donc, madame Thibodeau, êtes-vous là?

20

HORS DOSSIER - PROBLÈME TECHNIQUE

LE PRÉSIDENT :

25

Donc, on va essayer de régler le petit problème de son avec madame Thibodeau, mais on ne l'entend pas.

Pour Pêches et Océans Canada, donc j'ai Dominic Boula ici? Bonsoir.

30

M. DOMINIC BOULA :

Oui, bonsoir Madame la commissaire, Monsieur le président. Donc, Dominic Boula, je suis biologiste principal à la Division de la protection du poisson et de son habitat de Pêches et Océans Canada. Je suis responsable de l'équipe des projets qui se déroulent sur le fleuve Saint-Laurent, la partie eau douce, là, entre Cornwall et la pointe est de l'île d'Orléans, donc ça concerne évidemment le projet... le projet de ce soir.

35

Je suis accompagné de Marika Gauthier-Ouellet, qui est biologiste et qui va être responsable de l'analyse du projet du pont de l'île.

40

LE PRÉSIDENT :

Très bien, merci.

5 Nous avons aussi demandé à certains organismes une contribution par écrit, si besoin est. Donc, nous avons demandé à la Municipalité de Saint-Pierre-de-l'Île-d'Orléans, à la MRC de L'Île-d'Orléans, à la Société des établissements de plein air du Québec ainsi qu'à la Ville de Québec de désigner des personnes-ressources afin de répondre éventuellement par écrit à des questions. Si la collaboration d'autres ministères ou organismes s'avérait nécessaire, la commission d'enquête, en vertu de ses
10 pouvoirs, pourrait faire appel à eux.

J'invite maintenant le requérant à lire sa requête de consultation publique. Alors, je crois qu'il est dans la salle. Je vous demande donc de vous en tenir aux motifs présentés au ministre. De toute façon, le requérant va pouvoir, après ça, intervenir plus tard en posant des questions, en donnant une opinion.
15 Donc, je vais inviter Jean-Éric Turcotte de Stratégies Saint-Laurent à s'avancer.

Alors, vous pouvez enlever votre masque.

20

PRÉSENTATION DU REQUÉRANT
M. JEAN-ÉRIC TURCOTTE — STRATÉGIES SAINT-LAURENT

M. JEAN-ÉRIC TURCOTTE :

25 Merci, c'est un vrai plaisir.

LE PRÉSIDENT:

Bonsoir. Donc, à vous la parole.
30

M. JEAN-ÉRIC TURCOTTE :

Alors, Monsieur le président, vous m'entendez bien? Madame la commissaire.

35 Donc, Stratégies Saint-Laurent a déposé, le 3 novembre dernier, auprès donc du cabinet du ministre, la demande suivante.

« *Stratégies Saint-Laurent, par la présente, vise à demander que soit mise en place une consultation publique concernant le projet cité en objet.*

40

5 *Stratégies Saint-Laurent considère que ce projet d'importance justifie en lui-même le recours à un processus de consultation, car -- en plusieurs points -- le Saint-Laurent est, depuis 2010, considéré par l'Assemblée nationale du Québec comme étant un patrimoine national appartenant à l'ensemble des Québécois, et tout projet majeur susceptible de modifier ou d'en altérer le paysage ou l'intégrité devrait être soumis à des consultation publiques, générales ou ciblées;*

10 *Le gouvernement du Québec, par l'entremise de la Politique nationale de l'eau -- Politique nationale de l'eau qui a vu le jour en 2002, je vous le rappelle -- et de la Loi sur l'eau, en 2009, s'est engagé à mettre de l'avant le principe de Gestion intégrée du Saint-Laurent -- ce qu'on appelle communément la GISL -- et ce qui signifie que les projets majeurs doivent être mieux intégrés et que les décisions concernant les projets majeurs doivent faire l'objet d'une concertation;*

15 *L'île d'Orléans est un des joyaux patrimoniaux du fleuve Saint-Laurent. Ce territoire, selon nous, pourrait même être facilement doté d'un statut de protection de paysage humanisé, qui reconnaîtrait autant l'importance historique du lieu que son patrimoine paysager et bâti. Culturellement, un de nos plus grands poètes l'a consacré à plusieurs reprises;*

20 *Le territoire ciblé regroupe aussi un des plus importants marais littoraux de la région. Un écosystème riche, mais très vulnérable, qui a fait l'objet -- et je le rappelle -- à plusieurs reprises, lors des 50 dernières années, d'altérations majeures, notamment par la construction d'infrastructures routières majeures;*

25 *Le territoire immédiat est également constitué d'une Zone importante pour la conservation des oiseaux -- ce qu'on appelle communément une ZICO -- et bien que les ZICO ne sont pas des statuts d'aires protégées au sens strict de la loi, elles constituent des reconnaissances internationales qu'il faut considérer comme prioritaires en matière de conservation et de mise en valeur;*

30 *Le secteur est également fréquenté par des espèces à statut, qui ont d'ailleurs été au centre des décisions en lien avec le refus de projets majeurs -- notamment Laurentia, et, bon, évidemment ici je parle du bar rayé -- le gouvernement se doit donc d'être conséquent à cet égard;*

35 *Enfin, le territoire fait partie de la Route Bleue de la région de Québec et est susceptible d'être mis en valeur par ce programme. Les sites libérés par la destruction de l'ancien pont pourraient faire l'objet d'une mise en valeur qui favoriserait notamment l'accès aux berges de ce secteur », et ça, c'est une valeur que, chez Stratégies Saint-Laurent, on a particulièrement à coeur.*

40 *Je ne sais pas si vous voulez également que je présente, dans les grandes lignes, Stratégies Saint-Laurent, ce qu'elle représente comme organisation?*

LE PRÉSIDENT :

Oui, vous pouvez le faire, en deux, trois minutes, s'il vous plaît.

5 **M. JEAN-ÉRIC TURCOTTE :**

Oui, parfait.

10 Donc, essentiellement, Stratégies Saint-Laurent est un organisme à but non lucratif, qui est en fait une... ce qu'on appelle communément une tête de réseau. Stratégies Saint-Laurent est le coordonnateur du réseau des comités de zones d'intervention prioritaire -- ou plus communément appelés les comités ZIP -- du Québec, qui sont au nombre de 12 et qui sont situés tout le long du Saint-Laurent, entre Cornwall jusqu'aux Îles-de-la-Madeleine.

15 Tous les comités ZIP ainsi que Stratégies Saint-Laurent sont reconnus dans le Plan d'action Saint-Laurent; c'est une entente bilatérale Canada-Québec sur le Saint-Laurent et qui vise, depuis 1988 -- donc, ça ne date pas d'hier -- qui vise depuis 1988 à participer à la restauration du grand fleuve qu'est le fleuve Saint-Laurent. Et les comités ZIP et Stratégies Saint-Laurent se sont vu confier, dans le cadre, là, du Plan d'action Saint-Laurent, des mandats de concertation régionale.

20 Donc, on n'est pas des organismes à proprement parler -- on est des organismes environnementaux, mais pas à proprement parler ni de pression, ni donc des organismes qui se manifestent autrement que par des processus de concertation, ou ce qu'on appelle communément aussi l'action concertée. Donc, on pose des gestes concrets en matière de restauration, conservation,
25 mise en valeur.

30 Notre réseau, depuis qu'il est reconnu au sein du Plan d'action Saint-Laurent, soit depuis 1993, on a, grosso modo, généré environ un millier d'actions sur le Saint-Laurent en matière de restauration, conservation et mise en valeur. Donc, on est ce qu'on pourrait considérer comme étant un des plus grands réseaux visant à la restauration du Saint-Laurent. Et on est, un peu à l'instar des OBV -- des organismes de bassins versants -- associé au ROBVQ du Québec; on est l'organisme aussi, ou le réseau d'organismes le plus impliqué en matière de Gestion intégrée du Saint-Laurent. Les OBV le font sur les tributaires du fleuve, nous on fait la gestion intégrée de l'eau à l'échelle donc du Saint-Laurent, notamment en coordonnant les tables de concertation régionales. Et la seule exception, c'est Québec,
35 d'ailleurs. Québec est... la table de concertation régionale de Québec est gérée par la CMQ, et non pas par un comité ZIP, mais partout ailleurs sur le Saint-Laurent, ce sont bel et bien des comités ZIP qui ont pris en charge ce mandat de concertation environnementale sous mandat gouvernemental.

40 Voilà, ça nous situe.

LE PRÉSIDENT :

Très bien, je vous remercie.

5 La parole est maintenant à l'initiateur du projet, monsieur Frédéric Pellerin, qui présentera le projet durant environ 20 minutes. Après la présentation, nous ferons une pause de 15 minutes.

Monsieur Pellerin, donc à vous la parole.

**PRÉSENTATION DE L'INIATEUR DU PROJET
MM. FRÉDÉRIC PELLERIN ET MARTIN LAFRANCE
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

15 Monsieur le président, Madame la commissaire, en mon nom personnel et au nom du ministère des Transports, il nous fait plaisir ce soir de vous présenter le *Projet de construction du nouveau pont de L'Île-d'Orléans* dans le cadre de cette consultation ciblée.

20 La présentation se déroulera en deux grandes parties, soit la description et la présentation du projet proprement dit, et ensuite nous aborderons les enjeux ciblés.

25 Le pont de L'Île-d'Orléans, le pont actuel, est un pont suspendu qui a été construit en 1935 et qui fait environ 1,7 kilomètre. Le pont est évidemment situé au-dessus du fleuve Saint-Laurent. Le pont dessert tout près de 7 000 insulaires, et plus de 675 000 touristes l'empruntent à chaque année. À chaque jour, c'est environ -- un peu moins de 12 000 véhicules qui l'empruntent, et en période estivale, ce nombre peut monter jusqu'à un petit peu plus de 15 000 véhicules par jour.

30 Bien que toujours des plus sécuritaires, la structure a atteint la fin de sa durée de vie utile et présente des signes de vieillissement. Effectuer des travaux de maintien à long terme sur le pont actuel demanderait des investissements importants puisqu'une mise aux normes sismiques des fondations serait notamment nécessaire.

35 Comme on peut le constater sur la coupe présentée à l'écran, le pont actuel comporte des voies étroites et il n'y a pas d'accotements. De plus, les trottoirs, tout juste accolés aux voies routières, ne favorisent pas les déplacements actifs. Les principaux objectifs du projet du nouveau pont de L'Île-d'Orléans sont donc d'assurer le maintien de ce lien stratégique, d'améliorer la sécurité des différents groupes d'utilisateurs de la route, de rendre les infrastructures conformes aux normes de conception actuelles et d'intégrer harmonieusement la structure au paysage.

40

5 À la suite de l'étude d'opportunité, le ministère présente donc un nouveau pont à haubans d'une longueur de 2,1 kilomètres, situé 120 mètres à l'ouest du pont existant. Ce tracé a notamment été sélectionné, car il est celui qui a le moins de répercussions sur l'environnement et sur la circulation. La reconstruction à l'ouest permettra de maintenir la circulation durant les travaux, et donc de minimiser les inconvénients pour les citoyens et les usagers de la route. Enfin, le pont actuel sera démantelé une fois le nouveau mis en service.

10 Le nouveau pont comprendra une voie de circulation dans chaque direction ainsi que des accotements qui permettront, entre autres, de faciliter la circulation en cas d'incident, de panne ou encore lors de travaux. À cela s'ajoutent deux pistes polyvalentes pour piétons et cyclistes, de part et d'autre du pont. Avec cette configuration, le ministère vient notablement améliorer la mobilité durable et le transport actif.

15 La conception de l'ouvrage produira une infrastructure durable, facile à entretenir, tout en ayant une structure en harmonie avec le paysage environnant. Parmi les caractéristiques du pont, notons un design de haubans qui limite les risques de chute de glace sur les voies de circulation, un éclairage délicat pour une belle mise en valeur sans générer de pollution lumineuse, une conception épurée avec une emprise réduite, et une couleur blanche des éléments structuraux afin de conserver une pureté architecturale s'intégrant à toutes les saisons.

20 Avant toute chose, rappelons-nous que le projet a été soumis à un concours multidisciplinaire, qui a mis en compétition trois prestataires de service, pour déterminer qui allait élaborer l'avant-projet définitif. Il s'agit, pour le ministère, d'une façon de faire assez exceptionnelle et à laquelle a notamment participé la MRC de L'Île-d'Orléans et le ministère de la Culture.

25 La durée de vie de l'ouvrage sera d'au moins 100 ans, et d'ailleurs, plusieurs stratégies ont été employées pour assurer la durabilité du nouveau pont. Parmi celles-ci, nommons la sélection des matériaux, avec notamment du béton à très haute performance, un système d'instrumentation qui permettra de suivre l'évolution de la structure dans le temps, et la prise en compte des changements climatiques, notamment en ce qui concerne le niveau des eaux et les conditions de glace attendues.

30 La réalisation du projet se fera en mode alternatif, soit un mode conception-construction, et le projet est assujéti à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, ce qui signifie qu'une approbation du Conseil des ministres sera nécessaire à chaque étape clé du projet.

35 La durée approximative des travaux est de six ans, soit une mise en service vers la fin de 2027. Et, enfin, le début des travaux préparatoires est prévu pour l'an prochain.

40 Afin de bien visualiser le projet, voici une courte vidéo présentant le nouveau pont de L'Île-d'Orléans.

VISIONNEMENT D'UNE VIDÉO

5

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

Je remets le partage de la présentation.

10

Regardons maintenant quelques composantes du projet aux abords du site. La construction du nouveau pont nécessitera des remblais temporaires dans le fleuve. Communément appelées des jetées, elles seront constituées de grosses pierres nettes et seront aménagées principalement de part et d'autre du chenal, dans la zone qui se découvre à marée basse. Ce sont les zones en turquoise. La plupart des piles du nouveau pont seront construites à l'intérieur de ces jetées, et cette méthode permettra de perturber le moins possible la qualité de l'eau.

15

En violet, une zone de dragage permettra aux barges de s'arrimer à la jetée du côté de Québec afin d'emmener les matériaux requis pour la construction de la jetée du côté de l'île d'Orléans. Ces barges pourront également servir à construire les piles et pylônes en eau profonde. De plus, certaines aires de chantier ont été identifiées aux approches pour l'entreposage et l'assemblage des matériaux, ainsi que pour la gestion du chantier. Le pont actuel ne devrait pas servir au transport des matériaux et de la machinerie pour la construction du nouveau pont, sauf en cas d'exception et sous réserve d'autorisation du ministère des Transports.

20

25

La phase de déconstruction du pont pourra, quant à elle, débuter une fois que le nouveau pont sera en service. Les interventions suivantes sont prévues. D'abord, l'aménagement de jetées temporaires en empiérement -- encore une fois en turquoise -- dans le fleuve, en bordure des piles à démolir. Ensuite, il y aura des opérations de dragage du fleuve aux endroits indiqués en violet, pour permettre aux barges de s'arrimer à la jetée du côté de Québec et pour déconstruire les piles et pylônes en eau profonde. Comme pour la construction, certaines aires de chantier aux approches ont été identifiées pour l'entreposage des matériaux, le traitement des débris ainsi que pour la gestion du chantier. Enfin, l'excavation des remblais existants -- les zones orangées -- permettra de redonner au fleuve ses espaces.

30

35

Abordons maintenant les enjeux ciblés, soit la conservation des milieux humides et hydriques, la protection des habitats fauniques et l'intégration du pont au patrimoine paysager et bâti de l'île d'Orléans. Pour les deux premiers enjeux ciblés, je laisserais la parole à mon collègue, monsieur Martin Lafrance.

40

M. MARTIN LAFRANCE :

5 Parlons d'abord de l'enjeu : conservation des milieux humides et hydriques. La ligne en bleu illustre la limite des hautes eaux. Différents milieux humides riverains font partie de cette zone. On y trouve des marais, des marécages ainsi que des zones d'herbiers en eaux peu profondes. Deux milieux humides terrestres ont également été identifiés au-delà de la zone inondable de récurrence 100 ans, qui est illustrée par le trait gris sur la carte. Des empiétements seront inévitables dans les milieux humides et hydriques. On peut les voir en rouge.

10 À l'étape de conception, en considérant les inventaires réalisés, le ministère a appliqué la séquence « éviter, minimiser et compenser » afin de réduire le plus possible les impacts résiduels du projet. À titre d'exemple, le nombre de piles du nouveau pont a été réduit en maximisant la longueur des différentes travées. Il y aura 17 piles pour le futur pont, alors que le pont actuel en comporte 37. Et, par ailleurs, la portée de la section suspendue du pont va atteindre 430 mètres, ce qui va classer ce nouveau pont parmi les champions au monde, pour ce qui est des ponts à haubans.

15 Les culées du nouveau pont seront reculées par rapport à celles de l'ancien pont, et aucune jetée permanente ne sera en place dans les herbiers bordant le fleuve du côté de l'île d'Orléans, contrairement à la situation existante. L'aire de service sera stratégiquement positionnée sur l'île d'Orléans afin d'éviter le milieu humide à l'approche du pont, tout en réduisant l'impact sur le paysage et le patrimoine. Les zones de travaux temporaires comme... requises pour l'entreposage des matériaux ou les usines de béton sont prévues, dans la mesure du possible, à l'intérieur des zones qui seront empiétées de façon permanente par les nouvelles infrastructures. Enfin, en chantier, la délimitation des zones sensibles sera faite, dont celle de la bande de protection riveraine.

20 On peut constater que l'approche projetée du côté nord est en forme d'échangeur losange compact, ce qui permet d'éviter et même de réduire les empiétements dans les milieux naturels adjacents; contrairement à un échangeur en boucle -- comme on peut le voir actuellement -- qui nécessite beaucoup plus d'espace. Une partie de l'espace totalement artificielle sera ainsi libérée et permettra de reconstituer le marais supérieur du fleuve qu'il y avait à cet endroit avant la construction -- bien, au moment de la construction de l'autoroute.

25 À l'approche sud sur le pont de L'Île-d'Orléans, on constate, oui, que l'approche va empiéter en milieux hydriques et humides riverains. Par contre, nous pouvons observer que ceux-ci sont localisés dans un contexte agricole, ainsi ces milieux possèdent des fonctions écologiques amoindries actuellement, par rapport à s'ils étaient en contexte naturel. On remarque également, un petit peu plus au sud, qu'on a évité un étang, ou un petit marais, qui a été aménagé probablement par des riverains.

30 Maintenant, pour minimiser les impacts, d'autres mesures ont été appliquées. Par exemple, à l'approche du pont de L'Île-d'Orléans, en rive nord, il y a des murs qui ont été aménagés de part et

5 d'autre des bretelles d'accès à l'autoroute, ce qui minimise les remblais nécessaires dans le fleuve et dans l'étang de la Côte. On a créé aussi, sur la photo de droite, on peut voir en... une piste multifonctionnelle de chaque côté de l'approche, qui est en porte-à-faux, ce qui minimise, encore une fois, les remblais. Puis, un autre exemple, un plan de drainage qui est optimisé pour maintenir l'apport en eau des milieux humides fractionnés par la nouvelle route 368 sur l'île d'Orléans, et ainsi assurer leur pérennité.

10 Dans les calculs présentés ici, la référence employée est la ligne des hautes eaux, c'est-à-dire le niveau 4.58 mètres, et sa bande riveraine d'une largeur de 10 mètres. D'abord, nous prévoyons actuellement que le projet impliquera des empiétements temporaires maximums en milieux hydriques de l'ordre de 60 000 à 70 000 mètres carrés, autant en phase construction que déconstruction.

15 Au niveau des empiétements permanents, maintenant, on parle de l'ordre de 42 000 mètres carrés d'empiétements permanents, là, si on combine les empiétements en rive et en littoral pour le nouveau pont, alors que les gains qu'on estime aller chercher au niveau du nouvel étang en rive nord et... donc, qui vont procurer des... aussi, un nouveau littoral au fleuve, une nouvelle rive. Puis pour le retrait des structures, là, en remblai, comme les approches de l'ancien pont et ses piles, on parle, là, de gains permanents de l'ordre de 33 000 mètres carrés, environ.

20 À cela, j'ajouterais que nous possédons -- le ministère des Transports possède une réserve d'habitats de l'ordre de 15 000 mètres carrés, qui a été créée en 2012 dans la baie de Beauport, à l'embouchure du ruisseau du Moulin, et cette réserve-là avait été constituée à l'époque, c'est une opportunité que le ministère avait, donc on est en situation actuellement de gain net, donc on pourrait aller chercher -- compenser, là, entre autres, le projet de pont de L'Île-d'Orléans avec ces... cette réserve d'habitats. Des gains supplémentaires sont actuellement à l'étude ou envisageables, après discussion et approbation des autorités environnementales compétentes.

30 Maintenant, pour le... l'enjeu protection des habitats fauniques. À l'étape de description du milieu, le ministère a conclu une entente avec le ministère de la Faune, des Forêts et des Parcs. Elle avait pour objet de documenter l'état initial de la faune aquatique et ses habitats dans le secteur du pont. Ce type d'entente n'est pas habituel et a permis d'effectuer une caractérisation très approfondie du milieu avant la conception du projet. Lors des inventaires effectués par le MFFP en 2012, 2013 et 2018, les enjeux réels du projet ont été mis en lumière. Ils sont d'abord la protection des frayères identifiées, la protection des espèces à statut particulier -- dont le bar rayé et l'obovarie olivâtre -- le maintien de l'intégrité des habitats sensibles puis le maintien de la connectivité entre ceux-ci.

40 Plusieurs techniques ont été employées pour identifier les sites de reproduction des poissons. Les zones illustrées sur la carte localisent les frayères qui ont ainsi été identifiées. Celle de l'embouchure de la rivière Montmorency est un lieu de reproduction pour 11 espèces, dont l'esturgeon jaune, qui est une espèce à statut particulier. Celle du chenal est surtout utilisée par le baret, une

espèce commune, mais comme il s'agit du seul site de reproduction connu, cela la rend particulièrement importante. Attention, il ne faut pas confondre « baret » et « bar rayé ».

Notons qu'il n'y a aucune frayère du bar rayé dans le secteur du pont et l'aire d'étude élargie. Régionalement, la seule dont la présence est observée se situe face à l'embouchure de la rivière Saint-Charles, à plus de cinq kilomètres en amont. De façon générale, il semble que les bars rayés adultes utilisent peu l'aire d'étude, qu'il s'agisse du secteur du pont de L'Île-d'Orléans ou du secteur témoin. Selon les données de télémétrie obtenues, le secteur du pont de L'Île-d'Orléans est essentiellement utilisé comme un lieu de passage par les adultes. Il en est autrement pour les juvéniles du bar rayé. Les inventaires réalisés démontrent que l'aire d'étude présente une abondance élevée de jeunes bars rayés de l'année. Sur la carte, plus les cercles sont gros, plus le nombre de juvéniles inventoriés est grand. On peut voir qu'en juillet, peu après la reproduction, il y a concentration de juvéniles près de la baie de Beauport jusqu'à la pointe ouest de l'île d'Orléans. Les secteurs de Montmagny et de Rivière-Ouelle se démarquent également par une abondance de jeunes de l'année. En août, on remarque que les jeunes de l'année se concentrent sur la rive sud de l'estuaire du Saint-Laurent, mais également dans le chenal de l'île d'Orléans. Et, en septembre, l'abondance des bars rayés dans l'aire d'étude et le chenal de l'île d'Orléans diminue, alors qu'ils se concentrent davantage sur la rive sud de l'estuaire. Donc, on peut conclure que la zone des travaux est une zone d'alevinage ou d'alimentation des juvéniles du bar rayé.

Sur la carte ici, nous allons remarquer, bon, qu'on a évité -- dans la séquence « éviter, minimiser et compenser » -- les impacts. Vous voyez bien les frayères qui sont illustrées, là, en turquoise, donc le... le pylône principal sud du nouveau pont est à la marge extérieure de cette frayère, de même que, en gris, la jetée temporaire qui va servir en construction. Donc, aucun empiètement permanent dans la frayère de baret, aucun empiètement temporaire ou permanent à proximité de la rivière -- de la frayère Montmorency également.

Puis l'obovarie olivâtre, juste mentionner que quelques spécimens ont été détectés dans l'emprise de l'approche nord du nouveau pont, et pour éviter les impacts, on va, juste avant les travaux, refaire un inventaire spécifique et les relocaliser avec soin.

Donc, on a une série de mesures pour minimiser spécifiquement les impacts sur l'habitat du poisson : des périodes de restrictions très sévères pour les jetées, qui ne doivent pas être mises en place aux moments plus sensibles, là, c'est-à-dire entre le 1^{er} mai et le 30 septembre; des travaux à marée basse; et, bon, restaurer le plus rapidement possible les zones humides et hydriques après les travaux. On va également faire des programmes de surveillance en chantier et de suivi des sédiments.

Quand on parle des empiètements permanents dans l'habitat du poisson, bien là, on va référer davantage à la pleine mer supérieure de marée moyenne, donc le niveau de la marée moyenne. Alors, on parle ici, là, d'empiètements permanents de l'ordre de 19 000 mètres carrés, pour des gains

permanents estimés, là, à 23 000 mètres carrés. Donc, là aussi, ça, ça se fait en proportion, là, des gains et pertes en milieux hydriques et humides, et il y a des... évidemment, on vise le principe d'aucune perte nette, donc ultimement on pourra discuter de la suite avec les autorités pour ces compensations-là.

5

Donc, on remarque qu'il y a d'autres potentiels : l'étang du Moulin, là, qui est sous la juridiction de la Sépaq, là, il pourrait y avoir un potentiel d'améliorer la connectivité avec le fleuve à ce niveau-là aussi; puis il y a des retraits de structures anthropiques qui peuvent être peaufinés, d'ailleurs, là, entre autres à l'approche nord puis à l'approche sud du pont.

10

Enfin, pour ce qui est de la protection des habitats fauniques de la faune aviaire, donc les oiseaux, la zone d'étude régionale traverse notamment un embranchement étroit du fleuve Saint-Laurent, qui est un couloir migratoire d'importance pour les oiseaux, et les aires de concentration d'oiseaux aquatiques, puis, on l'a dit, la zone importante de conservation des oiseaux, la ZICO.

15

D'abord, concernant l'hirondelle à front blanc, on s'est rendu compte, dans les inventaires préalables à l'étude d'impact, que ce n'est pas une espèce nécessairement qui est à statut, mais qui est en déclin, et on s'en préoccupe parce qu'on a remarqué qu'il y avait plusieurs nids sur le pont existant. Donc, évidemment, on va prendre les mesures nécessaires pour qu'en déconstruction on y aille quand ils ne seront pas en présence, et on va essayer d'aménager des structures rugueuses sur le nouveau pont, qui vont permettre, là, aux couples nicheurs d'y adhérer et d'y renicher.

20

Quant au faucon pèlerin, il ne niche pas sur le pont existant, mais comme il a déjà été observé dans le secteur, notamment sur les pylônes d'Hydro-Québec plus à l'est, bien on va porter une attention en surveillance pour cette espèce.

25

Aussi, plusieurs activités liées à la construction du pont et des infrastructures qui lui sont rattachées sont susceptibles d'avoir des effets temporaires ou permanents sur les oiseaux aquatiques -- les canards, oies, bernaches -- et leurs habitats. Le ministère reconnaît la très haute valeur de la ZICO et des ACOA présents.

30

Maintenant, après avoir démontré que nous avons tout fait, ou presque, pour réduire les impacts résiduels du projet, nous mentionnons que la zone des travaux est très localisée par rapport à l'ensemble des superficies disponibles pour ces espèces. À titre d'exemple, on parle, là, dans le chenal de l'île d'Orléans, d'un tronçon d'environ 40 kilomètres, là, d'herbiers et de battures qui sont fortement colonisés, donc les superficies qui pourraient être affectées, là, même indirectement par nos ouvrages temporaires, ne dépassent pas 5 % de tous ces habitats disponibles là.

35

Enfin, pour compléter, on a, encore une fois, utilisé la séquence « éviter, minimiser, compenser » pour les espèces d'oiseaux, donc avec une conception qui va réduire les empiètements, notamment le

40

nombre de piles, et caetera, qu'on va faire sur ces habitats-là; réaliser les travaux en dehors des périodes de nidification des espèces sensibles; installer des filets, au besoin; prévenir la nidification si ce n'est pas possible; ensuite de ça, remettre les lieux en état le plus rapidement possible. On sait que le milieu va être très résilient, avec les nombreuses marées, notamment les courants forts, mais on va faire un suivi là-dessus pour que ça... pour ne pas perdre de temps au niveau de la restauration des surfaces. Puis, effectivement, mettre un plan de surveillance, là, au printemps, là, pour la nidification des différentes espèces. Puis on sait que le retrait -- les compensations qu'on va faire pour les habitats du poisson, en milieux humides et hydriques, vont également servir pour les espèces de l'avifaune.

M. JEAN-ÉRIC TURCOTTE :

Terminons maintenant avec le patrimoine paysager et bâti de l'île d'Orléans. Comme le démontre la carte suivante, une étude rigoureuse du milieu visuel a été effectuée, et rien n'a été laissé au hasard, puisque pratiquement tous les points de vue qui permettaient de voir le pont de L'Île-d'Orléans ont été étudiés. Sur cette carte, toutes les zones colorées représentent des grandes unités de paysage aux caractéristiques homogènes.

Pour ce qui est de l'inventaire des sites et biens patrimoniaux, le pont s'implante dans un contexte d'une grande richesse patrimoniale en raison du nombre de sites, de biens et de la variété des statuts de protection et de reconnaissance, à titre d'exemples : le site du Vieux-Québec, inscrit à la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO; le fleuve Saint-Laurent, désigné lieu historique par le gouvernement du Québec; et le quartier Saint-Grégoire, reconnu par la communauté. Un relevé exhaustif des sites et des biens patrimoniaux a donc été réalisé pour avoir un portrait précis du secteur dans lequel la structure va s'insérer, ce qui a permis de confirmer que le pont est construit en partie dans le site patrimonial déclaré de L'Île-d'Orléans, en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel*.

Dans la zone d'étude, et comme vous pouvez le constater sur la carte, il y a plusieurs sites, biens et zones patrimoniales, dont trois sur l'île d'Orléans, soit : Sainte-Pétronille, Saint-Pierre-de-l'Île-d'Orléans et le projet actuel. Les travaux de construction et de déconstruction pourraient toucher les biens et les caractéristiques qui fondent leur intérêt patrimonial dans ces zones, et le ministère a analysé les impacts anticipés et proposé différentes mesures d'atténuation.

Les répercussions anticipées pour la préservation des caractéristiques patrimoniales des différents biens et sites patrimoniaux comprennent les modifications temporaires des vues en phase de construction et de déconstruction. Bien que des efforts particuliers aient été faits, la construction du nouveau pont aura des répercussions sur la préservation des caractéristiques patrimoniales des biens et de certains sites et l'environnement. Les mesures d'atténuation -- dont certaines vous seront présentées à la diapositive suivante -- atténueront les impacts en visant la meilleure cohabitation du nouveau pont avec son contexte patrimonial, ainsi qu'en commémorant le pont patrimonial qui sera démantelé.

5 Pour terminer, plusieurs mesures d'atténuation seront mises en place afin de limiter les nuisances temporaires aux caractères patrimonial, rural et naturel. Il était primordial d'intégrer le nouveau pont à haubans de manière à contribuer au paysage culturel de la région, il y a donc eu un souci d'intégration très important. Le ministère souhaite, entre autres, favoriser une conception visant l'intégration paysagère du nouveau pont et de ses approches, tout en mettant en valeur les biens patrimoniaux.

10 Le ministère a également élaboré un plan d'action pour la valorisation du pont actuel, avec un comité d'experts; il a utilisé le tracé de la route actuelle pour aménager une partie de la nouvelle route vers le quartier Desjardins; il a utilisé la voie de raccordement à la côte du pont en direction de la route existante; et, au final, les répercussions sont positives pour l'ensemble du secteur, puisque le projet permet l'ajout de deux pistes multifonctionnelles et de plusieurs belvédères sur le pont et aux approches, qui offriront des vues inédites sur les biens et les sites patrimoniaux environnants.

15 Nous vous remercions de votre attention.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Pellerin, merci pour votre présentation.

20 Il est maintenant 20 h, donc nous allons faire une pause de 15 minutes, alors, et au retour de la pause, nous allons inviter notre premier participant à venir à la table des intervenants. Donc, je rappelle que le registre pour l'inscription était ouvert jusqu'à 20 h, il est 20 h pile, donc le registre est maintenant fermé. Je ne sais pas s'il y a eu des inscriptions, en tout cas, on va m'en faire part tout à l'heure, pendant la pause et au retour de la pause. Donc, nous reprenons à 20 h 15. Bonne pause!

25

SUSPENSION DE LA SÉANCE À 20 H
REPRISE DE LA SÉANCE À 20 H 15

30 **LE PRÉSIDENT :**

35 Alors, rebonsoir, nous allons continuer la séance de ce soir. Pour les gens qui vont venir nous faire des présentations, donc je fais un petit rappel de ne pas oublier de nous remettre une copie de votre mémoire, là, dans ceux qui font un mémoire écrit, et les gens ont, de toute façon, ont jusqu'au 20 décembre, là, pour amender leur mémoire.

40 Donc, sans plus tarder, je vais inviter les gens de Stratégies Saint-Laurent à venir s'asseoir à la table des intervenants.

5 Alors, rebonsoir. Donc, comme je l'avais indiqué au début, c'est une concertation ciblée, donc les... normalement, dans une audience publique, la première partie c'est consacré seulement à des questions, et tandis que les gens donnent un commentaire, après ça, en deuxième partie de l'audience publique. Ici, c'est une consultation ciblée, donc c'est un peu un mélange des deux, c'est-à-dire qu'à ce moment-là ma collègue et moi allons agir, ni plus ni moins, comme modérateurs, bien entendu.

Donc, je vous donne la parole. Alors, allez-y.

10

PÉRIODE DE QUESTIONS ET COMMENTAIRES
M. JEAN-ÉRIC TURCOTTE — STRATÉGIES SAINT-LAURENT

15 **M. JEAN-ÉRIC TURCOTTE :**

D'accord. Merci, Monsieur le président.

20 En fait, je tiens peut-être, en introduction, à faire valoir que Stratégies Saint-Laurent, a priori, n'est pas défavorable au projet, là, tel que présenté, mais on avait quand même quelques questionnements, notamment, là, sur les impacts en matière de... sur les milieux humides. Les présentations qui ont été faites un peu plus tôt ont en quelque sorte répondu à une certaine part de nos questions, mais on veut pousser quand même peut-être le débat un petit peu plus en avant.

25 Sur les questions des mesures d'atténuation, là, on voit bien que la séquence « éviter, minimiser, compenser » a été généralement bien appliquée, cependant -- et on le voit de plus en plus, c'est une tendance, là, dans les grands projets d'infrastructures, on voit de plus en plus les promoteurs proposer autre chose qu'un gain, disons, à peu près équivalent. C'est ce qu'on a ici, dans les chiffres qui nous ont été présentés, une possibilité de gain net, mais somme toute relativement ténu.

30 Donc, on se demandait : est-ce que vous avez eu ou vous avez étudié la possibilité d'aller un peu plus loin dans cette optique-là, puisque c'est un secteur qui a été particulièrement hypothéqué par des travaux de transports routiers lors des 50 dernières années? Nous, on aurait aimé voir le gouvernement avoir l'ambition d'aller chercher un deux pour un en matière de gain, sur la compensation notamment. Donc, est-ce que c'est des scénarios qui ont été étudiés ou simplement évités comme scénarios?

35 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pellerin?

40

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

Pour répondre à cette question, j'inviterais mon collègue, monsieur Lafrance, à répondre.

5 **M. MARTIN LAFRANCE :**

10 Oui, Monsieur le président. Effectivement, on a fait un inventaire, là, très détaillé entre le pont de Québec puis essentiellement Montmagny, pour identifier toutes les structures anthropiques qui pouvaient faire l'objet, là, d'un retrait, là, en bordure du fleuve. Parce qu'après discussion avec les autorités compétentes en la matière, à savoir Pêches et Océans Canada, ministère de la Faune, ministère de l'Environnement, on a compris que, aujourd'hui, c'est la principale option, là, qui est privilégiée, là, au lieu de, par exemple, d'excaver des milieux terrestres pour recréer des milieux humides ou hydriques -- ce qu'on a souvent fait dans le passé puis qu'on va continuer de faire dans certains cas, surtout si ces milieux terrestres là sont impactés par l'homme -- on nous a demandé de regarder plutôt, là, le retrait de structures anthropiques.

15
20 Donc, évidemment, c'est ce qu'on propose ici dans le cadre du projet, au niveau des emprises, c'est certain que c'est facilitant. Puis quand on pense à compenser des impacts, il faut d'abord penser à les compenser au site même des pertes, donc on a vraiment fait un topo exhaustif de ce qui était possible de faire au site des pertes. Bien sûr, là, tout n'est pas encore attaché, il y a des autorisations, là, à la suite de l'émission du décret, qui vont devoir être obtenues auprès des autorités responsables, je le répète, donc on va attacher encore ces aspects-là avec eux.

25
30 Mais, une fois qu'on a dit ça, on a regardé quand même à plus petite échelle qu'est-ce qui pouvait être fait, là, en bordure du fleuve, puis vraiment un inventaire exhaustif, comme je l'ai dit, qui ne nous a pas permis d'avoir un projet vedette, si je pourrais dire. Il y a plusieurs sites qui pourraient nous permettre de recréer ou de restaurer, là, ou d'améliorer les rives du fleuve et son littoral, qui nous procureraient des gains essentiellement, là, de l'ordre de 2 à 5 000 mètres carrés chacun. Dans certains cas, c'est plus de l'amélioration, qui sont difficiles à chiffrer en mètres carrés. Donc, ces options-là ne sont pas impossibles à réaliser, mais mettons que, techniquement, pour acquérir les terrains, pour faire les plans et devis, pour faire des travaux, c'est énormément d'efforts et de budget pour les gains qui sont escomptés.

35
40 Donc, c'est pour ça que, pour le moment, on... dans le cadre du projet, on arrive à une équité en termes de bilan de pertes et de gains, et même, on arrive à le dépasser, comme je l'évoquais tout à l'heure, on a une réserve d'habitats qu'on a créée de façon proactive, dans... juste en aval du... de D'Estimauville, du ruisseau du Moulin à D'Estimauville, on a déjà... on a un 15 000 mètres carrés qui sont en gains nets présentement, qu'on est prêt à investir dans le pont de L'Île-d'Orléans. On voulait se le garder en réserve, au cas où qu'il y ait des pertes qui n'étaient pas prévues, mais on est prêt à les investir, là, si c'est jugé nécessaire par les autorités compétentes dans le projet.

Alors, j'espère que ça répond à la question, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

5 Par exemple, si on regarde -- si on examine, tantôt dans votre présentation, notamment on voit dans l'approche nord, vis-à-vis l'ancien pont, bon, vous avez... vous prévoyez installer une plateforme en porte-à-faux, mais on voit encore un enrochement qui s'avance assez loin, à l'oeil -- je n'ai pas recalculé -- mais disons facilement un 30, 40 mètres, si ce n'est pas plus, 50 mètres. Est-ce qu'il serait possible d'aller plus loin, c'est-à-dire d'enlever cet enrochement-là tout en mettant une plateforme
10 essentiellement en porte-à-faux, par exemple, pour aller chercher des gains additionnels? Pourquoi vous avez décidé de laisser quand même une partie substantielle de l'approche nord?

M. MARTIN LAFRANCE :

15 Bien, vous avez tout à fait raison, on a fait ces choix-là actuellement, dans la conception, là, l'avant-projet définitif. Ce sont des compromis qu'on a faits parce que, évidemment, on veut redonner au fleuve le maximum de ses droits, mais on a aussi, là, des intérêts au niveau de la population, d'accéder au fleuve. Comme vous le savez, les accès au fleuve sont limités dans la grande région de Québec, donc on nous demande de favoriser l'accès au fleuve. Si les membres de la commission puis la
20 population générale nous disent qu'il faut davantage prioriser le retrait des structures, on pourra toujours le faire, mais on trouve qu'actuellement, la solution de compromis qu'on a faite permet, là, de maximiser les vues puis l'utilisation, là, par l'humain, là, des sites actuels.

Puis la mise en valeur de la faune, quand on parlait des aires de concertation d'oiseaux
25 aquatiques, bien ça passe par des aires d'observation, là. Dans les consultations qu'on a faites, on a des ornithologues qui sont venus nous suggérer de mettre des miradors, des points de vue intéressants. Donc, ce qu'on présente ici, c'est ce qu'on pense être le meilleur compromis pour cette situation-là.

LE PRÉSIDENT :

30 Très bien, merci.

M. JEAN-ÉRIC TURCOTTE :

35 Oui, je peux poursuivre avec quelques autres interventions.

Bien, dans l'optique -- évidemment, là, je comprends que vous avez fait une consultation assez élargie au niveau des autres instances gouvernementales en lien avec les territoires disponibles pour faire éventuellement de la valorisation ou du rétablissement ou de la restauration, avez-vous envisagé
40 de travailler avec les organismes de conservation de la région? Notamment, pour en citer un -- en fait, je

5 porte un deuxième chapeau, si vous me permettez, Monsieur le président, je veux aussi faire valoir que
je suis le directeur du Fonds d'action Saint-Laurent. C'est une fondation qui sert essentiellement à
recueillir des fonds pour les réinvestir dans des projets de restauration, compensation, mise en valeur,
conservation de la faune. Actuellement, on a plusieurs ententes dans la région de Québec, mais même
10 à l'échelle du Saint-Laurent, où on peut faire des projets justement qui permettent de faire la mise en
valeur de la faune, et ça serait peut-être intéressant de désenclaver un petit peu la consultation pour
impliquer des organismes qui ont peut-être des vues sur certains territoires, et on pourrait peut-être faire
une certaine forme d'accompagnement à l'intérieur de ça. Donc, je me demandais si les... le promoteur
serait intéressé à rencontrer des organismes de ce niveau-là. J'ai amené à cet effet-là -- histoire de vous
convaincre un peu -- deux documents, les deux derniers rapports annuels; un qui est un rapport annuel
succinct, mais l'autre un rapport annuel plus complet des deux dernières activités -- années d'activités
du Fonds d'action Saint-Laurent. Je pense qu'il y a des opportunités là-dedans qui existent qui
pourraient vous être présentées.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pellerin.

20 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Je pense que c'est quelque chose à laquelle on est ouverts. C'est sûr qu'on a des contraintes,
dans le sens où on... comme je le mentionnais tout à l'heure, on est dans un mode de
conception-construction, mais la consultation, la participation des différentes parties prenantes qui
seraient impliquées dans le projet est une avenue qui pourrait être étudiée.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, merci. — Madame Fortin?

30 **LA COMMISSAIRE :**

Oui, j'aimerais ça me permettre, là, une autre petite question en complément, par rapport aux
pertes, là, qu'on disait qu'il y avait un bilan, en fait, net, là, qui était équitable, pertes versus
compensations, ce qui était prévu. Mais, je voulais savoir, j'avais lu dans les documents d'étude
35 d'impact, là, que pour ce qui était du milieu hydrique, les pertes d'empiétements temporaires ne
semblaient pas être compensées, puis j'aurais apprécié avoir l'avis de madame Masson du MFFP, et
peut-être aussi du ministère des Pêches et Océans, là, pour voir c'était quoi leur opinion sur cette
question-là. Oui, s'il vous plaît.

40

Mme ANDRÉANNE MASSON :

5 Bien, pour ce qui est des pertes temporaires, en fait, les directives qui étaient inscrites à même les lignes directives, dans le fond, du ministère Faune et Parcs -- Forêts, Faune et Parcs viennent encadrer les analyses au fait de demander des compensations, entre autres pour les pertes temporaires, pour lesquelles il doit y avoir des pertes qui sont jugées de longue durée, donc permanentes sur le cycle des... sur le cycle vital ou sur les populations, dans le fond, qui utilisent le secteur.

10 Dans le cadre actuel, bien qu'il n'y ait pas de compensations -- en fait, on n'a pas... le MFFP n'a pas nécessairement statué sur si oui ou non il devait y en avoir, mais de prime abord, on n'est pas nécessairement mal à l'aise, du fait que les fonctions d'habitats qui sont touchés, soit pour l'avifaune, pour... et pour les poissons -- qui vient inclure, dans le fond, là, les mollusques -- on n'est pas nécessairement mal à l'aise pour le fait qu'il n'y ait pas de compensations parce que, en ce moment, on est encore sur la séquence éviter et minimiser le plus possible. Lorsque ça sera fait, on pourra voir, avec les pertes résiduelles ou qu'est-ce qui va demeurer comme impacts, dans le fond, de venir demander des compensations ou pas, mais ce n'est pas nécessairement un élément pour lequel on va venir... qu'on a... bien, c'est ça, on n'est pas nécessairement préoccupés du fait qu'il n'y a pas de plan de compensations pour ces pertes temporaires là.

LA COMMISSAIRE :

Parfait, merci.

25 Du côté du ministère des Pêches et Océans. Si vous voulez vous nommer, s'il vous plaît.

M. DOMINIC BOULA :

30 Oui, Dominic Boula. Si vous me permettez, je vais faire un petit pas en arrière, juste pour présenter un petit peu notre rôle, à Pêches et Océans, pour le bénéfice de tous. On a des responsabilités de, évidemment, de protection du poisson et de son habitat, incluant les espèces en péril, qui proviennent de deux lois, donc la *Loi sur les pêches*, qui a entre autres une interdiction de détériorer, détruire et perturber l'habitat du poisson. Donc, Pêches et Océans peut émettre des autorisations de détériorer, détruire ou perturber, moyennant des conditions, comme d'évitement, comme d'atténuation, et obligatoirement de compensation.

40 L'autre rôle, qui vient de la *Loi sur les espèces en péril*, donc qui possède aussi des interdictions pour des espèces qui ont certains statuts, comme en voie de disparition, comme c'est le cas du bar rayé et de l'obovarie olivâtre. Dans le cadre de cette loi-là, qui est très exigeante, on doit étudier les variantes de moindre impact, les mesures d'atténuation, et aussi assurer la survie et le rétablissement de

l'espèce, qui passe par aussi des projets de compensation.

5 Donc, pour faire la suite à votre question initiale, Pêches et Océans va exiger des mesures de compensation pour l'ensemble des détériorations, destructions et perturbations de l'habitat du poisson et des impacts sur les espèces en péril, avant de pouvoir autoriser, et ce, pour les différentes activités qui sont associées au projet, que ça soit des jetées, que ça soit des dragages, que ça soit les piles, l'ensemble des éléments du projet va devoir être -- les impacts vont devoir être contrebalancés à notre satisfaction.

10 **LA COMMISSAIRE :**

Parfait, merci.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Turcotte.

M. JEAN-ÉRIC TURCOTTE :

20 Si c'est possible, j'aimerais avoir un petit peu plus de détails sur les modalités de compensation qui sont proposées par Pêches et Océans Canada, en sous-question.

LE PRÉSIDENT :

25 Très bien. — Pêches et Océans?

M. DOMINIC BOULA :

30 Oui, bien d'abord, il faut savoir que c'est au promoteur de proposer les projets de compensation dès le départ. Évidemment, on peut donner certaines orientations, le ministère des Transports en a fait référence tout à l'heure, où on pense que de la restauration d'habitat qui a été dégradé dans le passé est une bonne voie.

35 Maintenant, au moment où on se parle, la balle est dans les mains du promoteur pour proposer des avenues de compensation qui vont être adéquates, puis on va le regarder dans le cadre du processus réglementaire que l'on gère. Donc, il est trop tôt maintenant, actuellement, pour aller plus loin dans les détails des projets de compensation. C'est des éléments qu'on a soulignés, d'ailleurs, au ministère de l'Environnement, et c'est des questions qu'on va poser au promoteur dans les prochaines semaines et mois.

40

LE PRÉSIDENT :

Très bien, monsieur Boula. Si je comprends bien, c'est au moment, par exemple, s'il y avait un décret qui autorise le projet, là, l'initiateur prépare des propositions de plans et devis plus détaillés, donc Pêches et Océans, c'est à cette étape-là qu'il va regarder, à ce moment-là, ce qu'il en est en matière de compensations exigibles pour l'habitat du poisson?

M. DOMINIC BOULA :

En fait... oui, en fait, tout se déroule un peu en même temps, dans le sens où on n'attendra pas qu'il y ait un décret du gouvernement du Québec pour travailler avec le ministère des Transports; on a déjà fait des rencontres sur divers sujets, pour souligner les enjeux, pour discuter de différents éléments du projet. Maintenant, on poursuit notre analyse en vertu de la *Loi sur les pêches*, en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*. Et, pour votre information, aussi, il y aura une évaluation environnementale fédérale, puisqu'il y a un morceau du pont qui est en terre fédérale, et comme on émet des permis, la *Loi sur l'évaluation d'impact* s'applique aussi. Donc, on va travailler en continu avec le promoteur et les différentes organisations, là, pour analyser ce projet-là sous tous les angles.

LE PRÉSIDENT :

Très bien, merci. — Monsieur Turcotte?

M. JEAN-ÉRIC TURCOTTE :

Oui. Pour la suite, j'aimerais revenir peut-être sur la question du bar rayé. Encore une fois, ça a été relativement bien présenté, on a bien donc démontré qu'il n'y a pas d'aires, du moins pour les adultes, là, d'aires stratégiques importantes pour le bar rayé; pour les juvéniles, ça semble être autre chose. Au niveau, notamment, on a parlé d'aires d'alimentation beaucoup dans le cadre du dossier sur la valorisation du projet Laurentia pour le port de Québec, et essentiellement, bien, on se trouve quand même à être dans la même aire d'influence, à mon avis, là, au niveau biologique. Je dois dire aussi qu'on s'intéresse particulièrement à ce dossier-là; Stratégies Saint-Laurent fait partie du comité de rétablissement du bar rayé, là, donc on tient quand même... on suit de près ce dossier-là.

J'aimerais revenir, ou avoir des détails, sur les modalités visant à minimiser les impacts liés à la turbidité puis la sédimentation, parce que ce genre de travaux là va nécessairement générer de la turbidité. Je trouve que, à cet égard-là, le promoteur est resté un petit peu vague, là, dans sa présentation. Quelles vont être vraiment les modalités mises en place de suivi de la turbidité et de la sédimentation? Et, le cas échéant, si effectivement il y a une sédimentation plus importante que celle pressentie, comment on va compenser ou comment on va travailler de façon à atténuer ces impacts-là sur les aires d'alimentation du bar rayé?

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Il était question de dragage, notamment, là.

5 **M. JEAN-ÉRIC TURCOTTE :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

10

Donc, oui, monsieur Pellerin.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

15

Oui, mais évidemment, la présentation se voulait un résumé, là, des différentes études, de l'étude d'impact et des mesures d'atténuation qui ont été proposées, donc les détails se retrouvent à l'intérieur de ces documents-là, mais monsieur Lafrance peut vous en donner ce soir.

M. JEAN-ÉRIC TURCOTTE :

20

Merci.

M. MARTIN LAFRANCE :

25

Oui, concernant la question de... des mesures d'atténuation concernant la qualité de l'eau, essentiellement, bien je crois que la principale mesure qu'on doit retenir pour maintenir la qualité de l'eau dans un milieu aussi dynamique que celui qu'on connaît, là, au pont de L'Île-d'Orléans, ça va être de travailler le plus possible lorsque le niveau de l'eau est bas, donc quand le littoral est exondé.

30

Les travaux les plus intrusifs qu'on va réaliser, là, dans le littoral, qui pourraient perturber la qualité de l'eau, sont sans contredit l'aménagement des jetées en empierrement, qui vont être très massives, on parlait tout à l'heure de l'ordre de 60 à 70 000 mètres carrés, là, d'empiétement, donc c'est ce que ça prend pour se rendre aux principales piles, là, avec les foreuses, et caetera, puis évidemment le dragage, qui sont quand même des zones qui sont très ciblées, là, très restreintes. On ne parle pas

35

des programmes de dragage, là, qu'on a connus, là, qui ont mené à la perte de... des populations -- de certaines populations de poissons du Saint-Laurent, là, effectivement.

Donc, l'aménagement des jetées va se faire principalement lorsque le niveau de l'eau est bas, et va se faire également, là, dans les périodes où... qui ne sont pas critiques. Et là, quand je parle

40

« critiques », là, je parle d'une période très étendue de restrictions, là, pour protéger le bar rayé; on ne

5 parle pas d'un mois ou deux, là, pour... on parle du 1^{er} mai jusqu'à la fin septembre. Donc, il faut comprendre que le 1^{er} mai à la fin septembre, ce sont les plus belles périodes pour faire les travaux de construction, puis le ministère des Transports s'engage à respecter ce que les autorités compétentes ont décrété, à savoir : « Ne travaillez pas pendant les périodes, essentiellement, là, de construction qui sont facilitées. » Donc ça, je crois que travailler à marée basse puis respecter les périodes les plus sensibles pour le poisson, c'est les deux mesures clés pour la protection, entre autres, du bar rayé.

10 Aussi, le fait d'aménager des jetées -- ce qui est un grand avantage dans ce cas-ci; un désavantage en termes d'empiétement temporaire, mais un avantage en termes de travaux, de méthodes de construction -- c'est que les piles vont se réaliser à l'intérieur même de ces jetées temporaires là. Donc, en quelque sorte, lorsqu'on va forer, parce qu'on doit faire des fondations profondes au roc, dans certains cas ça peut se rendre à 80 mètres en profondeur, on va être dans une enceinte qui est relativement confinée, donc même à marée haute, là, il n'y aura pas une dispersion facilitée, là, des sédiments comme si on était en eaux libres. Donc, c'est quand même une mesure clé, là, dans l'approche.

20 Donc, essentiellement, là, ça, c'est au niveau des méthodes de construction puis de l'approche. Évidemment, en chantier, il va y avoir quand même des eaux colorées, là, des eaux qui pourraient être un peu turbides qui vont être émises, et on est à définir des seuils, là, pour faire des exigences spécifiques aux concepteurs-constructeurs, pour établir c'est quoi, là, de façon concrète, qui est acceptable, qu'est-ce qui n'est pas acceptable. Donc, on va continuer de collaborer, là, avec Pêches et Océans Canada, avec le ministère de la Faune et de l'Environnement pour définir, là, ces seuils-là, dans les prochains mois, prochaines semaines.

25 On pense, entre autres, là, à des... vu que c'est un milieu très très dynamique et que c'est peu applicable, là, d'envoyer quelqu'un en embarcation prendre des échantillons de turbidité puis avec les modèles 3D qui bougent au gré des marées, on pense faire de l'analyse d'images, donc standardisée, et on pourrait utiliser les technologies, là, qui se développent -- comme le drone, par exemple -- et qui permettraient en chantier, en temps réel, de dire : « Écoutez, là, ici là, c'est bien beau, vous êtes dans la période moins critique, mais on va arrêter les travaux, l'entrepreneur va être avisé, il va devoir modifier ses méthodes. » Et ça, c'est en temps réel en surveillance, d'avoir des standards comme ceux-là.

30 Puis, évidemment, là, on est conscients que les jetées pourraient modifier les courants, pourraient entraîner des zones d'érosion à proximité de ces jetées-là, ou des zones de sédimentation un peu plus loin, on a déjà défini avec des modèles hydrauliques jusqu'où ces modifications-là pourraient s'opérer, c'est pour ça qu'on a proposé, dans l'étude d'impact, un suivi hydrosédimentaire, donc pour nous permettre, là, à chaque année, au moment, là, où est-ce que ça va être possible de faire, s'il y a lieu, de modifier, là, un petit peu les... avec des déflecteurs ou de retirer des sédiments à certains endroits, par exemple, pour prévenir des impacts avant, là, qu'ils s'aggravent.

LE PRÉSIDENT :

Madame Fortin.

5 **LA COMMISSAIRE :**

10 J'aurais peut-être aimé ça en savoir un peu plus sur l'analyse qui a été faite par rapport à la longueur des jetées versus, là, l'utilisation du dragage une fois par année. Dans l'étude, là, c'était mentionné, là, que, bon, il avait été évalué que les jetées pourraient avoir peut-être 90 mètres de plus, puis pour éviter d'avoir cet impact-là supplémentaire dans le milieu hydrique, il avait été préféré -- bien, il avait été, là, décidé d'opter pour le dragage annuellement. J'aurais aimé ça en savoir un peu plus sur les avantages et inconvénients de ces... de l'option, en fait, d'y aller pour le dragage versus l'allongement de la jetée.

15 **M. MARTIN LAFRANCE :**

D'accord. Si vous permettez, je vais juste repartager une diapositive, là, qui a été présentée tout à l'heure, en support.

20 Donc ici, on voit les composantes -- les composants du nouveau pont, pardon, et la zone de dragage est illustrée ici, là, en rose, et ici en turquoise, c'est la jetée temporaire. Donc, pour la construction, il y a une zone de dragage qui est prévue du côté nord, si on veut, du chenal. Donc, la ligne bleue, vous allez constater que c'est la ligne de marée basse, là, la ligne de marée basse extrême, et ça nous aide un peu à comprendre, là, pourquoi on a arrêté les jetées, ou la jetée du côté nord à cet
25 endroit-là, parce qu'éventuellement, dans le profil du fleuve à cet endroit-là, on va descendre, puis on va descendre jusqu'à une dizaine de mètres de profondeur à marée basse. Ainsi, si on voulait conserver en surface une largeur de jetée, là, qui permette à la machinerie de s'installer puis de travailler, l'emprise au fond du fleuve, là, serait assez énorme. C'est pourquoi on a opté, là, on est allé, dans ce cas-ci, au maximum qu'il était possible de se rendre.

30 La zone de dragage, on ne parle pas de dragage sur des dizaines de mètres, là, on parle essentiellement de 0.5 à 2, 3, 4 mètres, là. L'idée, c'est d'être capable d'accoster une barge. Donc, on ne parle pas de volumes très impressionnants, mais par contre, c'est quand même sur des superficies notables, dans des habitats sensibles, mais comme je vous l'ai montré tout à l'heure, là, il n'y a pas de
35 frayères à proximité, donc... Puis quand on a posé la question et on a échangé là-dessus avec les autorités compétentes, il n'était pas clair qu'est-ce qui était préférable pour eux entre une jetée puis du dragage, parce qu'on sait que les deux peuvent avoir des impacts sur les poissons. Donc, cette approche-là, c'est un peu une approche de compromis, là, raisonnable qu'on a adoptée.

40

LA COMMISSAIRE :

Très bien, merci.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Turcotte.

M. JEAN-ÉRIC TURCOTTE :

Si je peux me permettre d'abuser du... des bonnes choses. Je poursuivrais avec une question en lien avec la mise en valeur, notamment la mise en valeur des seuils ou des points qui sont libérés, dans le fond, par l'assise du pont actuel, là. Donc, pour ces secteurs-là, vous l'avez fait -- vous en avez fait mention tantôt, Monsieur le président, ainsi que le représentant des promoteurs, que c'est important de maintenir un accès public au fleuve. Par contre, moi, ce que je vois dans ce qui nous a été présenté, c'est un accès public en hauteur, qui ne permet pas une proximité évidemment avec le fleuve.

Dans ce secteur-là, il y a un fort potentiel écotouristique et récréotouristique, notamment l'émergence et la mise en place de la Route bleue de la région de Québec. La Route bleue, c'est un système, dans le fond, de mise en valeur de l'écotourisme, pour tout le Québec, dans le fond. Éventuellement, à terme, là, on pourrait avoir une Route bleue comme on a une Route verte pour le vélo, mais qui va permettre la mise en valeur vraiment d'activités de pagaie, écotouristiques. C'est Canot Kayak Québec qui est promoteur de ce processus-là, on... Stratégies Saint-Laurent soutient cette démarche-là puisque, a priori, elle permet vraiment une réappropriation du fleuve en termes d'activités douces, d'activités sans impact ou ayant très peu d'empreintes écologiques sur le fleuve.

Et, dans le secteur de la baie de Beauport, il y aura éventuellement un circuit Route bleue, et nous on croit que ce serait une opportunité intéressante que les deux secteurs d'assises actuels permettent des rampes de mise à l'eau, non pas pour des gros hors-bords puis des embarcations de taille importante, mais pour des embarcations légères. Et, pour l'instant, dans ce que j'ai cru voir, ce scénario-là ne semble pas avoir été retenu, alors que ça permettrait même aux gens de L'Île-d'Orléans, comme aux gens de la côte de Beauport, en face, de pratiquement se visiter par canot kayak interposé. Donc, ça créerait un lien qui a déjà coexisté historiquement. Donc, ça nous semble important d'intégrer cette possibilité-là à l'intérieur du schéma d'aménagement du projet.

Et, également, une sous-question, c'est que j'aimerais savoir comment les promoteurs en sont arrivés, dans leur processus de consultation, à déterminer les schémas actuels. Parce que, comme je l'ai fait valoir tantôt, on est un peu les gardiens, nous, de la Gestion intégrée du Saint-Laurent, les processus de concertation, on est un peu des experts de la concertation environnementale, et ça nous tient particulièrement à coeur, puis à notre connaissance, on a reçu un coup de fil, on a déjà eu

l'occasion de parler, mais il n'y a pas eu vraiment de processus de concertation autour de ces objets-là, du moins pas nécessairement avec la société civile.

5 Et on a parlé d'ornithologues tantôt, mais je m'intéressais au fait de... à savoir si, entre autres, un groupe comme le G3E a été questionné, parce que ce sont les gardiens de la ZICO à Québec. Donc, il me semble qu'il y a quelques groupes qui auraient pu être plus impliqués à l'intérieur du design ou du développement, là, de ces secteurs-là.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Turcotte, vous pourrez nous faire des suggestions plus détaillées dans le mémoire, pour qu'on ne retarde personne.

15 **M. JEAN-ÉRIC TURCOTTE :**

Bien sûr, c'est mon intention.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Mais on va envoyer la question à monsieur Pellerin, notamment pour les rampes. Donc, dans le projet, c'est sûr que, tantôt, ce à quoi il faisait allusion, on voyait effectivement qu'il y avait une grande plateforme en porte-à-faux assez élevée, du côté de L'Île-d'Orléans, il y aurait aussi une avancée, là, qui serait conservée.

25 Est-ce que des aménagements sont prévus, par exemple, dans un cadre de Route bleue, pour permettre la mise à l'eau de petites embarcations? Est-ce que vous envisagez ça dans le projet, des deux côtés du fleuve?

30 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

35 En fait, Monsieur le président, la... cet aspect-là, cette demande-là a déjà été soumise, là, auprès de... auprès du ministère, ça a été étudié aussi avec... lors des consultations qu'on a faites, là, auprès de la MRC, de la Municipalité de Saint-Pierre-de-l'Île-d'Orléans. C'est des choix qui ont été faits. Comme on le voyait sur la carte, notamment la dernière que Martin a présentée, la limite entre la marée basse est quand même très éloignée, là, de la rive, donc ça devenait un enjeu.

40 Ensuite, au niveau de l'accès à ce site-là, c'est très... ça a été étudié aussi, c'est très difficile de donner un accès par le réseau routier, un accès sécuritaire, que ça soit sur la rive nord, la superficie, là, est quand même assez minime. Du côté de la rive -- sur L'Île-d'Orléans, il y a une aire de stationnement, là, qui est identifiée pour les besoins du ministère, mais encore là, elle est quand même assez loin de la

rive du fleuve, et si elle est si loin, c'est parce qu'on n'a pas voulu empiéter non plus dans les milieux humides qui se retrouvent entre la rive du fleuve et le stationnement.

5 Donc, en plus, il ne faut pas oublier qu'on est dans un site patrimonial, donc on a, encore là, eu des discussions avec le ministère de la Culture et... pour l'intégration de tous ces aspects-là. Et pour toutes ces raisons-là, là, il a été retenu de ne pas donner un accès comme proprement dit au fleuve.

LE PRÉSIDENT :

10 Donc, vous nous expliquez, compte tenu de... du marnage des marées, la marée basse, bien on voit surtout du côté de l'île d'Orléans, oui, on peut voir que la zone vaseuse peut s'étendre très très large, mais à marée haute, donc des fois les gens vont voyager en fonction des tables des marées, donc il n'y aurait pas moyen de prévoir des aménagements légers, en disant : « Bien, ces aménagements-là pourraient être accessibles à certaines périodes des marées »?

15 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

20 Bien, les marées sont un des aspects, mais comme je le mentionnais, il y a donner accès aux gens pour qu'ils puissent mettre à l'eau leur embarcation de façon sécuritaire, et sur L'Île-d'Orléans, la distance de marche, là, entre le stationnement et ce qui serait le débarcadère, là, serait quand même assez importante. Donc, pour toutes ces considérations-là -- ce n'est pas une, mais c'est vraiment l'ensemble des considérations.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Parce qu'on comprend, là, ce n'est pas prévu actuellement. Ça a été regardé, mais ça a été abandonné, c'est ce que vous nous dites?

30 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Exact.

LE PRÉSIDENT :

35 O.K. Monsieur Turcotte?

M. JEAN-ÉRIC TURCOTTE :

40 Oui. Par contre, je n'ai pas eu de réponse, disons, satisfaisante, à l'effet du processus de concertation. Parce que, comme je vous l'ai fait valoir, je comprends que la MRC a été ciblée,

essentiellement des partenaires qui sont essentiellement gouvernementaux, mais à ma connaissance, les organismes qui oeuvrent dans... sur ces aspects-là ont été à peu près pas approchés.

LE PRÉSIDENT :

5

Donc, ce que vous souhaitez, c'est, par exemple, que les organismes qui s'intéressent à la question puissent examiner ça avec le ministère des Transports pour voir qu'est-ce qui est faisable?

M. JEAN-ÉRIC TURCOTTE :

10

Absolument.

LE PRÉSIDENT :

15

C'est ce que vous souhaiteriez avoir. Très bien, je vous remercie là-dessus.

M. JEAN-ÉRIC TURCOTTE :

20

C'est terminé pour moi.

LE PRÉSIDENT :

Très bien, merci.

25

Alors, on va procéder à un petit nettoyage d'usage. Et le... nos prochains intervenants vont être des gens du ministère de la Santé publique. Là, les caractères sont... j'ai un écran en avant, mais je suis incapable de lire les noms des gens, à part que c'est la Santé publique. Donc, c'est André Dontigny et Audrey-Anne Després. Donc, est-ce qu'ils sont ici ou en ligne, c'est ça que... En ligne? Parfait. Donc, ils sont en ligne, ils sont à distance. Donc, on va procéder à la connexion. Donc, on va nous faire signe dès que les gens sont en ligne.

30

Monsieur Dontigny, est-ce que vous êtes là?

M. ANDRÉ DONTIGNY :

35

Oui, je suis présent, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

40

Oui, alors... O.K. Bonsoir. Donc, je vous laisse la parole.

**M. ANDRÉ DONTIGNY ET Mme AUDREY-ANNE DESPRÉS
DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE**

5

M. ANDRÉ DONTIGNY :

Bonsoir, vous m'entendez bien?

10

LE PRÉSIDENT :

Oui.

15

M. ANDRÉ DONTIGNY :

Alors, monsieur Germain, madame Fortin, bonsoir. Je me nomme André Dontigny, je suis directeur de santé publique au Centre intégré universitaire de santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, puis je suis accompagné de madame Audrey-Anne Després, qui est professionnelle dans mon équipe de la Direction de santé publique. Donc, je vous remercie de nous permettre de vous faire part de quelques préoccupations sous l'angle de la mobilité durable concernant le projet de nouveau pont de L'Île-d'Orléans.

20

Vous me direz si ça va bien, je passerais à la deuxième diapositive.

25

LE PRÉSIDENT :

Oui, on voit bien.

30

M. ANDRÉ DONTIGNY:

C'est beau. Écoutez, en tant que directeur de santé publique pour la région de la Capitale-Nationale, de par la Loi de la santé et des services sociaux, je suis responsable de la surveillance de l'état de santé de la population et de ses déterminants, de promouvoir la santé de la population, de prévenir les maladies et les problèmes psychosociaux, les traumatismes, et aussi responsable de protéger la santé de la population, comme vous vous en doutez.

35

Et donc, pendant... je comprends que présentement la présentation est partagée? Ne voyant pas exactement ce que vous voyez, je veux juste en être sûr. Oui, c'est présent. Donc, ça va, vous allez pouvoir passer à la prochaine diapo.

40

5 Donc, la Direction de santé publique a aussi comme rôle et mandat de contribuer à réduire les inégalités sociales de santé, améliorer la santé environnementale et de promouvoir la création d'environnements sains et sécuritaires. Donc, pour y arriver, on offre différents services, tels que des services directs à la population, du soutien à des partenaires et aussi des collaborations, puis on a à émettre des avis lorsqu'on estime qu'il peut y avoir des impacts sur la santé, de certains projets.

10 À la diapositive suivante, pour ce qui est du projet, simplement vous soulever d'entrée de jeu que nous sommes d'accord avec ce projet d'envergure, qui est nécessaire dans la région de la Capitale-Nationale, notamment pour les habitants et les entreprises des municipalités de L'Île-d'Orléans. Par ailleurs, comme nous allons le voir, cette infrastructure offre l'opportunité d'agir sur plusieurs déterminants de la santé, ce qui est la prochaine diapositive.

15 Donc, qu'est-ce à dire? L'offre de transport au sein d'une communauté, donc de mobilité des individus, mobilité d'un groupe de personnes ou de marchandises, est un déterminant de la santé important, qui peut avoir un impact favorable ou néfaste, selon les options choisies. Comme l'indique cette diapositive, il peut y avoir un impact du transport en lien avec les conditions socioéconomiques, en lien avec le bruit, la qualité de l'air extérieur, la sécurité, l'activité physique, de même qu'à l'égard des changements climatiques; changements climatiques qui, au passage, sont pris en compte dans le projet sous l'angle de la sécurité pour ce qui est de l'infrastructure, mais nous allons y revenir sous l'angle de la santé.

20 À la prochaine diapositive, donc, on soulève que l'un des objectifs qui est exprimé dans ce projet est d'assurer la mobilité durable des personnes et des marchandises. Le projet doit permettre de disposer d'une desserte en transport fonctionnelle et sécuritaire, qui répond aux besoins actuels et futurs de tous les usagers. Au fond, notre point, c'est que cet élément-là n'a pas été touché dans l'étude d'impact, donc ça ne se traduit pas de manière claire dans le projet, et notre recommandation, notre souhait, c'est que ça puisse être pris en considération.

25 À la prochaine diapositive, nous revenons sur le principe de la mobilité durable. Si nous nous référons à la Politique de mobilité durable du ministère des Transports du Québec, on y indique que pour être durable, cette mobilité doit être : « efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes. »

30 Donc, cette mobilité, qui représente la capacité et le potentiel des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés, qui est un fondement dans les échanges sociaux, économiques, culturels des individus, des entreprises et des sociétés. Selon le principe de cette politique, la mobilité doit être équitable. Cette mobilité est plus que jamais une condition nécessaire. Malheureusement, la capacité de se déplacer n'est pas la même pour tous, considérant des barrières économiques, ou des barrières du fait de l'âge, ou en raison des incapacités des personnes.

Donc, il est aussi important de souligner qu'au Québec le transport figure au deuxième rang des dépenses, après le logement, donc cette dimension économique est importante. La mobilité favorise l'accessibilité aux lieux publics et aux services, puis a des incidences sur les conditions socioéconomiques donc des citoyens, contribuant à leur bien-être.

5

Il est essentiel, de notre point de vue, que les infrastructures de transport considèrent ces enjeux d'inégalités d'accès à la mobilité, en offrant des opportunités de mobilité durable, mais pour ce faire, encore faut-il que ça puisse être évoqué dans le cadre d'une étude d'impact.

10

Donc, autre élément, c'est que le transport, comme vous le savez, est responsable de 43 % des émissions de gaz à effet de serre. La mobilité doit être compatible à la santé humaine, sachant donc que le... qu'au Québec le transport est la principale source de gaz à effet de serre, qui est responsable des changements climatiques. Il est impératif, de notre point de vue, que les infrastructures de transport considèrent ces enjeux climatiques et soient compatibles avec les actions de lutte aux changements climatiques. Entre autres, cette lutte aux changements climatiques devrait passer par une réduction, dans les prochaines années, dans les prochaines décennies et relativement rapidement, de l'usage exclusif de la voiture.

15

À la diapo suivante. L'Organisation mondiale de la santé a rappelé cette année, un peu avant la Conférence des partenaires 26, avant la COP26, que la combustion des combustibles fossiles nous tue, que les changements climatiques est la plus grande menace pour la santé à laquelle l'humanité est confrontée, puis bien que personne ne soit à l'abri de ces conséquences du changement climatique sur la santé, souvent ce sont les personnes les plus vulnérables, les plus défavorisées qui en pâtissent le plus.

20

À la diapo suivante, nous rappelons que la lutte est notre prochain défi majeur de société. Le Québec se réchauffe deux fois plus vite que la moyenne mondiale, les actualités nous décrivent de plus en plus des phénomènes majeurs, encore tout récemment avec les ouragans aux États-Unis, donc des phénomènes de sécheresses, de feux, de pluies diluviennes, qui sont appelés à s'accroître dans les prochaines décennies sous l'effet de l'augmentation des gaz à effet de serre. Même selon la revue *The Lancet*, en 2015, on soulevait que la lutte aux changements climatiques devait devenir une de nos plus grandes opportunités pour améliorer la santé, et, en même temps, donc, de faire en sorte, par la réduction des gaz à effet de serre, que l'on puisse mieux adapter et mieux répondre à cette situation, donc dans les... dès les prochaines années, dès maintenant, au fond, le plus rapidement possible, comme vous le savez des positions qui ont été prises par les groupes d'experts internationaux sur la question des changements climatiques.

25

30

35

À la diapositive suivante, on soulève qu'un projet qui répond aux besoins actuels et futurs de tous les usagers doit participer à la lutte contre la pauvreté, contre les inégalités sociales de santé, doit participer à lutter contre les changements climatiques, de permettre de réduire la dépendance à

l'automobile en favorisant des modes de transport alternatifs, de favoriser l'augmentation de la pratique d'activités physiques et de contribuer à diminuer les facteurs de risques environnementaux.

5 À la diapo suivante. Au fait, les pistes d'amélioration que l'on souhaite, c'est que soient inclus les principes de la mobilité durable dans la planification du projet, de prévoir donc des opportunités d'actions, incluant la volonté d'un transfert modal pour les besoins futurs, étant donné que ce nouveau pont y est pour plusieurs décennies, et de faire en sorte d'harmoniser le projet avec les stratégies gouvernementales actuelles et les stratégies projetées.

10 Je fais allusion, à la diapo suivante, à la Politique de mobilité durable 2030, donc on croit que la planification de cette infrastructure devrait se faire en cohésion avec la politique du ministère des Transports, donc une politique qui couvre les déplacements des personnes et des marchandises dans tous les modes et sur tout le territoire, en offrant davantage d'options -- juste pour vérifier, vous devriez être rendu à la... à la diapositive indiquée « Stratégies — Politique de mobilité durable 2030 ». Je
15 m'excuse, je vais m'assurer avec vous que c'est bien la même. C'est parfait, excusez-moi. Donc, une mobilité qui doit être une mobilité à plus faible empreinte carbone, avec moins de déplacements en auto solo, puis avec le souci de consommer de moins en moins des énergies fossiles.

20 À la diapo suivante, on y parle des stratégies projetées. Donc, la Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire, qui est en cours d'élaboration, est une politique qui permettra de répondre de manière cohérente et durable à des enjeux majeurs d'actualité, dont la lutte contre les changements climatiques et l'adaptation. Et dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, dans sa révision qui est prévue en 2022, normalement qui devrait être adopté en 2022,
25 l'une des orientations sera de miser sur la mobilité durable comme pierre d'assise à la structuration du territoire métropolitain.

30 Donc, en somme, en tant que piste d'amélioration, de faire en sorte que cet élément-là soit pris en considération dans l'étude d'impact, et c'était l'objet de ce que nous souhaitions porter à votre attention aujourd'hui, Monsieur le président. Merci.

LE PRÉSIDENT :

35 Je vous remercie. Bien entendu, comme je l'ai mentionné dans le discours d'ouverture, notre mandat, c'est de tenir une consultation ciblée sur le pont. Ce n'est pas sur, disons, la gestion du transport collectif, par exemple, sur L'Île-d'Orléans, là, ça ne fait pas partie du mandat de la commission. Mais au juste, concernant le pont, là, le projet qui est sur le pont, est-ce qu'il y a des éléments que vous pensez qui pourraient être améliorés, mais en... sur le pont? Donc... Parce qu'il y a des éléments précis, on sait que, bon, il est proposé une piste multifonctionnelle, est-ce que vous êtes satisfaits de la piste multifonctionnelle, est-ce qu'il y a d'autres choses que vous voudriez -- vous considérez qu'il devrait y
40 avoir sur le pont, monsieur Dontigny?

M. ANDRÉ DONTIGNY :

5 Bien, ce qu'on souhaiterait, c'est... Excusez-moi, Monsieur le président. En fait, on souhaiterait que, dans l'étude d'impact, sur cette question de mobilité durable, on fasse mention, à l'intérieur de l'aménagement lui-même du pont, de la façon dont on va considérer les autres modalités de transport, outre ce que vous avez soulevé, c'est-à-dire le volet de l'accès par vélo. Présentement, la façon dont on présente le projet, c'est en fonction de l'accès à des... particulièrement à des véhicules automobiles usuels, et donc ce que l'on souhaite, c'est comment, étant donné une telle politique de mobilité durable, étant donné que le pont va s'insérer dans un, normalement, dans un projet plus large dans les
10 prochaines années de mobilité durable, comment on compte en tenir compte justement dans l'aménagement?

15 On n'est pas en mesure de vous donner une appréciation, autre que le fait que, présentement, oui, il semble y avoir cette préoccupation à l'effet qu'il y aura des accès en vélo, mais comment on va considérer les autres dimensions? Est-ce qu'il est prévu que le transport collectif va être facilité à l'intérieur du pont? Comment on considère ça? Présentement, est-ce que les voies, de la façon et à la largeur où elles sont, ce sera suffisant? Donc, c'est dans ce sens-là, mais ce n'est pas abordé.

LE PRÉSIDENT :

20 O.K. On va aller du côté du ministère des Transports. Donc, on sait qu'on a des débits journaliers moyens annuels et des débits journaliers moyens estivaux, monsieur Pellerin a fait allusion à ça dans sa présentation, mais en fonction de l'offre de transport qui est prévisible, par exemple on sait que le transport collectif est assuré par la MRC de L'Île-d'Orléans sur le territoire, donc de quelle façon le
25 ministère des Transports, dans le cadre du projet de pont, intègre les différentes planifications, que ce soit en transport collectif ou en transport actif?

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

30 Bien, au niveau du transport actif, je pense que la démonstration a été faite, là, avec les deux pistes multifonctionnelles de part et d'autre, de trois mètres, là, ça va donner un accès aux vélos, aux piétons, beaucoup plus attrayant que ce qu'il peut y avoir actuellement.

35 Pour ce qui est du transport collectif, je pense qu'il faut le voir à deux échelles, là. Oui, il y a le pont, mais il y a aussi les actions qui sont posées. C'est un des facteurs, il y a d'autres actions qui doivent être posées, donc l'offre de services, il y a des discussions qu'on a eues aussi avec la MRC pour voir un petit peu plus loin.

40 Mais pour ce qui est du pont, au niveau des débits de circulation, oui, j'ai parlé de 12 000 véhicules en moyenne par jour, mais à l'heure de pointe du matin, on parle de 800 véhicules aujourd'hui,

5 et on a fait des modélisations, là -- permettez-moi de sortir les chiffres -- donc on a fait des modélisations jusqu'en 2057. Je vous donne une direction, là. En 2018, il y avait 800 véhicules par heure, et en 2057, on sera à 805 véhicules par heure. C'est dans une direction, à la pointe du matin. Dans l'autre direction, en direction nord, on parle de 1 000 véhicules aujourd'hui, et 1 079 en 2057. Donc, on voit que l'augmentation n'est pas énorme, il n'y a pas de problème de congestion actuellement sur le pont ou ses approches.

10 On a regardé différentes mesures, notamment, bon, on parle beaucoup de voies réservées, là, ces temps-ci. Juste pour vous donner une idée, une voie réservée, pour qu'elle soit justifiée, il doit y avoir entre 700 et 1 000 véhicules par heure dans la voie réservée. C'est ce qu'on a actuellement sur le pont à l'heure... par heure, là, à l'heure de pointe du matin.

15 Donc, il y a d'autres discussions qu'il pourrait y avoir avec la MRC, avec PLUmobile, qui offre déjà des services de transport adapté et un service de transport collectif, qui, selon les chiffres, est malheureusement sous-utilisé, mais je pense qu'il y a d'autres mesures qui doivent être mises en place, là, ce n'est pas uniquement l'infrastructure, mais je peux confirmer, là, qu'avec le projet qu'on dépose aujourd'hui, qu'il y aura place au transport collectif.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Et, autrement dit, le niveau de service en pointe, ça correspondrait... disons que ça serait quoi? Souvent, le ministère met des chiffres, là, de niveau de service, donc ça serait quand même... la circulation demeure fluide à l'heure de pointe du matin?

25 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Oui.

30 **LE PRÉSIDENT :**

35 Et donc, s'il s'ajoutait des véhicules de transport collectif par la MRC éventuellement, donc ça veut dire qu'il n'y a pas de problème pour que des -- bien, en fait, c'est toujours embêtant, s'il y a plus de transport collectif, ça veut dire qu'il y aurait moins d'autos, donc c'est comme ça que je comprends le mécanisme, s'il y a 20 % plus de gens qui prennent le transport collectif sur L'Île-d'Orléans, ça veut dire qu'il y aurait moins d'autos en proportion similaire, mais ce que je comprends, c'est que le pont serait capable de prendre sans problème une augmentation de transport par autobus, par exemple?

40 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

5 O.K. Très bien. Parce que, comme je l'ai dit, monsieur Dontigny, notre mandat n'est pas
d'enquêter, par exemple, sur la qualité du transport collectif sur L'Île-d'Orléans, là, c'est... le mandat est
vraiment une reconstruction d'un pont, là, ça dépend... soit la construction d'un nouveau pont ou la
reconstruction d'un pont, donc c'est sûr que la commission n'ira pas enquêter, là, auprès de la MRC si
son service est adéquat actuellement et qu'est-ce qu'il devrait être dans le futur. Donc, ça ne relève pas
10 du mandat de la commission, mais si vous avez des éléments, comme j'ai mentionné tout à l'heure,
monsieur Dontigny, les gens peuvent nous fournir des compléments de mémoire jusqu'au 20 décembre.
Donc nous, on focusse, autrement dit, sur l'infrastructure du pont elle-même, donc s'il y a des éléments
que vous pensez qui pourraient être améliorés sur le pont, là, en... vous êtes le bienvenu de nous faire
des compléments de suggestions. Mais je vais vous laisser la parole encore, monsieur Dontigny.

15 À moins que, monsieur Pellerin, vous vouliez encore ajouter quelque chose?

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

20 Bien, j'ai une autre experte, là, du ministère, madame Julie Forest, qui aimerait intervenir, si c'est
possible?

LE PRÉSIDENT :

25 Très bien, oui, pas de problème.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

Merci, Monsieur le président.

Mme JULIE FOREST :

30 Oui. Bonjour, vous m'entendez?

LE PRÉSIDENT :

35 Oui.

Mme JULIE FOREST :

40 Parfait, super!

5 Oui, bien, je pourrais peut-être juste apporter quelques précisions, parce que peut-être, là, il est possible que la démonstration n'a pas été faite dans l'étude d'impact, par contre, nous, au ministère des Transports, il faut comprendre... bien, monsieur Dontigny l'a bien démontré, là, on a une politique de mobilité durable puis on s'arrime avec cette politique-là. Il y a quand même des concepts, trois grands concepts sous-jacents, que je peux peut-être vous rappeler, puis on a quand même réponse concrètement sur le pont, là, à ces objectifs-là qui sont dans la Politique de mobilité durable 2030.

10 Entre autres, là, une des trois premières sphères, c'est de réduire. Donc, quand on parle de réduire, c'est de réduire les déplacements motorisés puis de réduire les distances à parcourir. On a aussi une autre sphère qui est d'améliorer, donc là, on parle d'améliorer l'efficacité des véhicules, d'améliorer les déplacements, de les améliorer en termes de coût puis de qualité et de sécurité. Puis il y a la troisième sphère, qui est aussi de transférer, donc là, on est tout dans le transfert modal; le transfert modal vers les autres modes de transport qui sont moins générateurs de GES puis qui sont également moins... moins énergivores.

15 Donc là, une fois qu'on a ces trois sphères-là, bien, plus concrètement, sur le pont, comment on y arrive? Bien, c'est que... c'est sûr que la politique, c'est un horizon 2030, mais on sait que les comportements, ça prend quand même du temps à changer, mais dans ce projet-là, nous, notre rôle, c'est quand même de mettre les éléments en place pour favoriser ce transfert-là vers les véhicules moins énergivores. Puis il y a quand même trois façons concrètes, là, qu'on réussit à y arriver. C'est 20 d'abord en conservant la capacité routière actuelle. Monsieur Pellerin l'a dit, là, elle est démontrée, que d'ici 2057, elle saura combler les besoins de circulation projetés. Puis, bien, il y a aussi en assurant la pérennité de l'infrastructure, en améliorant sa sécurité, sa fluidité des déplacements puis la qualité des aménagements, bien là, à terme, on permet à davantage de services de mobilité de venir se déployer 25 sur ce lien-là qui est reconstruit.

30 Puis ensuite, bien, il y a aussi en aménagement, avec les accotements de 2.5 mètres, là, on vient permettre, s'il arrive un incident sur le pont, s'il y a des travaux, bien la circulation n'est pas coupée, on peut venir faire une circulation sur les voies en accotement. Donc ça, c'est un avantage, là, qui permet ici de venir gagner du temps, pour le transport collectif notamment, là, et pour les autres usagers de la route, où est-ce que, là, on n'est pas coincé sur le pont puis on vient bénéficier des aménagements qui sont en place. Puis je pense que ça vaut... bien, on l'a dit, là, amplement, là, en ce qui a trait au transfert modal pour les... sur les infrastructures de transport actif, elles sont là, elles sont mises en valeur puis elles peuvent supporter un important transfert de transport -- de transfert modal vers le transport actif, à 35 court terme et à très long terme.

LE PRÉSIDENT :

40 Très bien, je vous remercie.

5 D'ailleurs, ça me rappelle un souvenir, j'avais environ 15 ans, j'étais allé en vélo, en dix vitesses, à partir de Montcalm jusqu'à Saint-Laurent, où ma mère louait des chalets, c'est près de la courbe avant d'arriver dans le village de Saint-Laurent, pas loin des... pas tellement loin des lignes à Hydro-Québec. Je me souviens encore d'être passé sur le trottoir du pont. C'était une expérience un petit peu
10 éprouvante, parce qu'étant donné qu'il n'y a pas d'accotement, là -- vous avez mentionné l'accotement -- les trottoirs sont assez étroits, j'étais sur le trottoir, mais quand... s'il y a un véhicule lourd, comme un camion, passe, on sentait le vent; tu ne veux pas te faire aspirer puis tomber dans la route. C'est sûr que je l'ai fait une fois, je ne l'ai jamais refait après, parce que ce n'était pas, effectivement, invitant, là, d'être sur le trottoir du pont à ce moment-là. Ça m'a rappelé des souvenirs, quand vous avez mentionné les accotements, là, l'absence d'accotements sur le pont existant.

Monsieur Dontigny, avez-vous d'autres choses à ajouter?

15 **M. ANDRÉ DONTIGNY :**

Bien, écoutez, ce que je comprends, Monsieur le président, c'est qu'en déposant d'ici le
20 décembre un bref mémoire sur cette question-là, puis étant donné que ce n'était pas abordé pour les raisons que vous avez évoquées, ces éléments-là, la réponse qu'on a eue sur l'intention et la capacité dans cette infrastructure de pouvoir répondre justement à cette évolution-là va être prise en
25 considération puis on va pouvoir avoir cette information-là d'une manière explicite. Ça fait qu'à ce moment-là on va simplement renforcer la nécessité que ledit pont puisse être considéré justement dans son ensemble, surtout dans le contexte, comme je l'évoquais, de l'effort majeur qui devra se faire dans les prochaines années à l'égard de la lutte contre les changements climatiques, puis on comprend que la réponse ce n'est pas le pont, c'est complètement l'environnement, mais c'est... ça fait partie de cet
30 environnement-là. Alors, avec les clarifications qu'on a eues, on sera en mesure de vous donner les précisions dans le mémoire, qui vous sera déposé d'ici demain.

LE PRÉSIDENT :

30 Très bien, je vous remercie.

M. ANDRÉ DONTIGNY :

35 Merci à vous.

LE PRÉSIDENT :

40 Alors, maintenant... — Ça va, monsieur Dontigny, c'est beau?

M. ANDRÉ DONTIGNY :

Merci à vous.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, je vous remercie pour votre participation.

10 Alors, nous allons maintenant passer à notre prochain intervenant, qui est... j'essaie de lire, vais-je être en mesure de lire? Il va falloir grossir le caractère un petit peu, parce que là, je ne vois pas.

Alors, on attend l'identité de notre prochain intervenant.

15 **LA COMMISSAIRE :**

Monsieur Jocelyn Labbé, prochain intervenant, est invité au micro.

M. JOCELYN LABBÉ

20 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur.

25 **M. JOCELYN LABBÉ :**

Bonsoir, Monsieur le président. Bonsoir, madame Fortin.

30 Je me présente -- je suis entouré de spécialistes, de tous bords tous côtés -- je suis un simple citoyen de la paroisse de Sainte-Famille, à L'Île-d'Orléans. Je me suis toujours intéressé au projet du pont de L'Île, et même un peu plus, ce qui fait que j'ai écrit ici, en fin de compte, un texte, que je vais pouvoir vous lire, et il y aura peut-être certaines questions qui vont peut-être être répondues séance tenante, les autres pourront attendre effectivement plus tard.

35 « *Donc, à la suite de la première séance publique du BAPE, tenue le 18 octobre 2021, au gymnase de Sainte-Famille sur L'Île-d'Orléans, le soussigné a fait parvenir des questions au ministère des Transports par l'intermédiaire du BAPE. Le ministère des Transports nous a fait parvenir des réponses à quatre questions, lesquelles ont suscité chez moi de nouvelles questions et de nouveaux commentaires que voici.*

40

5 *Question 1. Il est important de se rappeler que le pont de L'Île-d'Orléans a été réalisé pour un trafic maritime de goélettes. Comme ce mode de transport n'existe plus, qu'est-ce qui justifie la construction d'un pont à haubans? Un pont-jetée ou tout autre type de pont avec un tablier horizontal pourrait être réalisé parallèlement au pont actuel plus rapidement, et ce, à des coûts sûrement inférieurs, tout en permettant de mettre en évidence l'architecture du pont actuel. »*

10 Les questions qui ont jailli, les nouvelles questions suite à ça : quelle est la hauteur minimale requise entre le tablier du pont et les eaux à marée haute exigée par Transports Canada?

10 Je ne sais pas si on est en mesure de me donner une réponse là-dessus?

LE PRÉSIDENT :

15 Oui. Monsieur Pellerin.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

20 On a le chiffre, là, on a eu des discussions avec Transports Canada par rapport à... au tirant d'air actuel puis jusqu'où on pouvait réduire le tirant d'air. On pourra vous fournir le chiffre demain, là, mais on a eu ces discussions-là. Parce qu'il faut comprendre que le ministère avait... plus on est haut, plus les pentes aux approches sont élevées...

LE PRÉSIDENT :

25 C'est ça.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

30 ... donc on a fait cet exercice-là avec eux puis on a respecté, là, les exigences de Transports Canada.

LE PRÉSIDENT :

35 O.K. Mais pour revenir, si vous me permettez, monsieur Labbé...

M. JOCELYN LABBÉ :

40 Oui.

LE PRÉSIDENT :

... vous avez parlé d'une jetée, à ce moment-là, donc ça serait quelque chose qui est situé bas au niveau de...

5

M. JOCELYN LABBÉ :

Bien, c'est parce qu'il existe des ponts qu'on appelle « à arc », en fin de compte, là, où le tablier du pont est à l'horizontale...

10

LE PRÉSIDENT :

Oui.

15

M. JOCELYN LABBÉ :

... et il ne viendrait pas masquer le pont actuel de L'Île-d'Orléans, donc il serait parallèle à celui-ci, tout en ne masquant pas le pont de L'Île-d'Orléans. On va voir le pourquoi un petit peu plus loin.

20

LE PRÉSIDENT :

O.K. Mais dans le cas d'un pont-jetée, par exemple, il y a la question du chenal, on voulait éviter les milieux... entre autres, il y avait des frayères, en tout cas, là, je n'ai plus le nom du poisson...

25

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

Exact.

LE PRÉSIDENT :

30

... qui est là. Est-ce que des ponts-jetées, c'est la même structure? Parce qu'à ce moment-là, la portance entre les piles, est-ce que c'est différent?

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

35

Bien, une jetée, là, on en fait des temporaires; si elles deviennent permanentes, on va venir impacter, là, le milieu marin de façon beaucoup plus importante.

40

Tantôt, je parlais du tirant d'air, mais il y a aussi la largeur du chenal de navigation, là, pour permettre aux bateaux de pouvoir passer et retourner sous le pont, donc... Puis si on fait des jetées qui

sont au niveau de la mer, bien notre tirant d'air, ça va faire des pentes encore plus importantes. Donc, c'est vraiment, là, le projet vient minimiser les impacts sur le milieu marin et respecte, là, au niveau de Transports Canada, toutes les exigences qui nous avaient été demandées.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Un pont-jetée, par exemple, ça impliquerait de mettre des piles dans le chenal?

10 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Bien, une jetée, c'est...

LE PRÉSIDENT :

15 C'est quoi la distance, autrement dit, qu'on peut... c'est ça, si la distance... là, vous parliez tantôt, entre les piles principales du pont projeté, c'était quatre cents...

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

20 Oui. Oui, puis c'est pour ça... Je m'excuse d'interrompre.

LE PRÉSIDENT :

25 Donc, un pont-jetée ne permettrait pas d'avoir...

25

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

30 Non, effectivement. Le pont à haubans, là, nous permet d'aller chercher une distance maximum, au niveau du tablier, entre... l'espacement entre les piles. Avec un pont d'une conception différente, on devrait avoir plus de piles, donc plus rapprochées, donc encore là, il y aurait un impact plus important sur le...

30

LE PRÉSIDENT :

35 Dans le chenal, à ce moment-là?

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

Oui.

40

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Labbé, vous pouvez continuer.

5 **M. JOCELYN LABBÉ :**

Mais ce qui n'empêcherait pas d'avoir, entre les piliers, des arcs pouvant faire passer l'eau, tout simplement, là. Je veux dire, ce n'est pas une jetée étanche, nécessairement, mais un pont-jetée avec plusieurs arcs, en fin de compte, là, qui pourraient laisser passer...

10

LE PRÉSIDENT :

Oui, c'est ce qu'on... ce qu'on comprenait, c'est qu'il y aurait plus de piles, donc...

15 **M. JOCELYN LABBÉ :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

20

... il y aurait de l'espace entre les piles. Par contre, l'espacement maximal entre les piles serait beaucoup plus restreint que quatre cent quelques mètres qu'on pouvait avoir.

M. JOCELYN LABBÉ :

25

Les spécialistes vont pouvoir répondre à cette interrogation-là, là, pour moi, là.

L'autre question, c'est : est-ce que Transports Canada peut restreindre le type d'embarcations pouvant circuler sur le pont? C'est-à-dire la hauteur du tablier, elle peut être plus basse et Transports Canada -- parce qu'on faisait allusion à Transports Canada qui exigeait, en fin de compte, un pont à cause du chenal et tout ça -- mais Transports Canada pourrait limiter, en fin de compte, là, le type d'embarcations qui pourraient circuler sur le pont, ce qui pourrait descendre, en fin de compte, le tablier du pont.

30

35 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Bon, en fait, quand on a fait la consultation auprès de Transports Canada, nous, il y a le pont actuel, qui est comme la « référence », entre guillemets, si je peux me permettre, puis on a fait une demande en fonction d'une conception préliminaire qui était inférieure à ce qu'on nous a demandé. Il y a une consultation publique qui a été faite auprès des utilisateurs du milieu, et Transports Canada nous a

40

exigé, là, une hauteur pour le tirant d'air et l'espace entre les piles.

M. JOCELYN LABBÉ :

5 Oui, parce que si on regarde ça, historiquement, je veux dire, c'était... le transport, c'était les
goélettes, donc chaque paroisse avait son quai, et la navigation du côté de la côte, il y avait la distillerie
Seagram qui était là, il y avait un moulin à papier de Beaupré, et caetera, et la navigation se fait là, et les
10 agriculteurs aussi passaient par là pour aller au marché à Saint-Roch. Bon. Donc, il y avait une
circulation qui était là, et ça prenait une certaine hauteur pour pouvoir que les mâts puissent passer en
dessous du pont à marée haute. À marée basse, c'était une autre histoire. Donc, il y avait cette
contrainte-là, et le pont s'est dessiné en fonction du transport qu'il y avait à l'époque, tout simplement.
Donc, c'est pour ça qu'on peut repenser peut-être à ce niveau-là le type de pont, pour... parce que, en
fin de compte, cette... ce transport-là n'existe plus.

15 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Par contre, il y a des... maintenant, il y a des croisières, si je peux dire, là, il y a des excursions
qui se font avec des bateaux qui sont différents, puis ça a fait partie de la consultation qui a été faite, là.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Il peut y avoir des voiliers qui peuvent circuler, j'imagine, aussi dans ce secteur-là.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

25 Oui.

LE PRÉSIDENT :

30 Il peut y avoir des mâts.

M. JOCELYN LABBÉ :

35 Écoutez, c'est pour ça que je vous dis : est-ce qu'il pourrait y avoir, en fin de compte, une
contrainte, là, qui serait annoncée par tout le monde? Évidemment, un transatlantique ne passera pas
en dessous du pont de L'Île. Donc, il y a des éléments -- il y a des places, je veux dire, que certains
bateaux pourraient passer. Les pédalos, il n'y aurait pas de problème, les chaloupes non plus. Donc, il y
a peut-être des grands voiliers, là, mais ils ne passent pas par là non plus, ils prennent l'autre chemin.

40

LE PRÉSIDENT :

Non, les grands voiliers ne passeront pas.

5 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Oui. Mais comme je vous...

10 **M. JOCELYN LABBÉ :**

Disons que c'est une interrogation.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

15 Comme je mentionnais, là, on a fait les consultations publiques, on a eu les discussions avec Transports Canada, et c'est vraiment le tirant d'air qui a été retenu par... pour le projet.

M. JOCELYN LABBÉ :

20 Mais ça peut quand même être discutable?

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

On a eu beaucoup de discussions déjà.

25

M. JOCELYN LABBÉ :

Je m'excuse, hein, c'est parce que je dois m'adresser à vous, mais là...

30 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, c'est ça, mais...

M. JOCELYN LABBÉ :

35

... il est tellement près que...

LE PRÉSIDENT :

40 ... quand ça se passe bien, on...

M. JOCELYN LABBÉ :

Bon. Une autre question qui suit ça.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, allez-y.

10 **M. JOCELYN LABBÉ :**

À quand remonte le dernier dragage du chenal nord?

15 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pellerin?

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

20 Je n'ai pas la réponse à cette question-là. On va...

LE PRÉSIDENT :

On peut demander à Pêches et Océans, peut-être qu'ils peuvent avoir l'information?

25 **M. DOMINIC BOULA :**

Non, je n'ai pas l'information avec moi.

30 **LE PRÉSIDENT :**

35 Parce que j'ai déjà travaillé dans -- en fait, pas « travaillé », j'ai fait mon mémoire... un mémoire de bac dans le secteur du Saint-Laurent, mais du côté du chenal nord, c'est-à-dire... en tout cas, des... je n'ai jamais eu connaissance de dragages, mais vous pourriez vérifier, ça ne veut pas dire qu'il n'y en a pas eu dans des quais, là, que... pour l'accès des quais, dans le temps des goélettes, par exemple, mais je n'ai pas vu qu'il y avait eu des dragages dans le bras nord, là, pour la navigation à haut tirant d'eau, là. Mais si vous pouvez vérifier du côté de... pour voir, de votre expérience, dans des dossiers s'il y a eu du dragage. Vous allez pouvoir nous revenir avec cette information-là?

40

M. DOMINIC BOULA :

Oui. De mémoire récente, je n'ai rien en tête, mais je vais quand même vérifier si, historiquement, on a de l'information là-dessus.

5

LE PRÉSIDENT :

Très bien. — Oui, monsieur Labbé.

10

M. JOCELYN LABBÉ :

Oui. Et une autre question, en fin de compte, dans le même sens : à quelle fréquence ce dragage est-il fait?

15

LE PRÉSIDENT :

S'il y a dragage...

20

M. JOCELYN LABBÉ :

La fréquence.

LE PRÉSIDENT :

25

On essaiera d'avoir l'information dans les 48 prochaines heures.

M. JOCELYN LABBÉ :

30

Puis, pour terminer sur cette partie : quel est l'impact du dragage sur l'environnement aquatique?

LE PRÉSIDENT :

Ça, Pêches et Océans pourrait -- en fait, s'il y a dragage, à ce moment-là, là...

35

M. JOCELYN LABBÉ :

C'est ça.

40

LE PRÉSIDENT :

5 ... Pêches et Océans va vérifier, parce que s'il y a dragage, ça veut dire qu'il y a des permis qui ont été émis, ça peut être un permis périodique, mais à ce moment-là, il y aurait des permis qui auraient été émis, là, dans le cas de dragages qu'il y aurait dans le bras nord du Saint-Laurent. Donc, vos questions sont toutes enchaînées à ce moment-là, disons, du côté de Pêches et Océans. Ça fait que s'il y a dragage, c'est quoi les conditions de dragage, s'il y a dragage.

M. JOCELYN LABBÉ :

10 Parce qu'évidemment, s'il n'y a pas de dragages, ça limite aussi les types d'embarcations qui peuvent passer sous le pont, et peut-être que le pont aussi haut qu'on le figure actuellement ne serait pas nécessaire non plus.

LE PRÉSIDENT :

15 Très bien.

M. JOCELYN LABBÉ :

20 Donc, le dégagement à marée haute déterminera, pour moi, en fin de compte, le type d'embarcations qui pourraient circuler sous le pont.

25 « À Québec, il y avait plusieurs ponts-levis, comme celui qui était situé près du marché Saint-Roch et qui servait au trafic maritime de l'époque. Comme il n'y a plus de ce type de trafic maritime, on a fait disparaître ces ponts-levis pour les remplacer par des viaducs, comme les voies ferrées qui ont fait place à des pistes cyclables. »

30 Donc, il y avait un mode de transport anciennement, ces choses-là étaient très utiles, et pour les gens -- il n'y a personne de mon âge ici, là -- mais qui écoutaient la radio à l'époque, quand j'étais jeune, il y avait Saint-Georges Côté, qui était un animateur à la radio, et il annonçait : « La marée va être haute à telle heure, elle va être basse à telle heure, et le pont Samson va lever de telle heure à telle heure », pour laisser passer les fameuses goélettes, ces gens-là. Puis quand la marée descendait, les goélettes étaient toutes sur le camp parce qu'il n'y avait plus d'eau en dessous des goélettes, et elles fonctionnaient juste à marée haute. Donc, c'était... ce que je veux dire, c'est qu'à une époque on avait des exigences qui ne sont peut-être plus aujourd'hui de mise.

40 « En conformité avec Transports Canada, une étude pourrait être effectuée pour déterminer le type d'embarcations qui pourraient circuler sur le pont qui pourrait être de type -- ce que je parlais tout à l'heure -- à arc.

Ainsi, l'objectif de maintenir la voie navigable dans le chenal nord de l'île d'Orléans pourrait être conservé en limitant le type d'embarcations.

5 *Question 2 : ne serait-il pas indiqué de revoir les plans pour harmoniser ces deux ponts, qui pourraient cohabiter parallèlement, avec des vocations spécifiques?*

10 *En 1937, soit deux ans après l'ouverture du pont de L'Île-d'Orléans, quelques piliers avaient bougé. Il avait été impossible de les remettre en place, mais on les avait immobilisés en affirmant qu'il n'y avait aucun risque pour la solidité du pont. »*

Donc, il y a eu une construction, puis il y a eu des problèmes, puis on les a réglés, et, bon, on est revenu par la suite pour consolider tout ça, sûrement, parce que c'est dans le temps.

15 *« Si le pont actuel était maintenu une fois le nouveau pont construit, ce serait dans des conditions suivantes : aucun véhicule automobile, camion, véhicule lourd de tout type n'aurait le droit de circuler sur le vieux pont. »*

20 C'est-à-dire que moi je veux qu'on conserve le pont et qu'on en fasse un nouveau, mais qu'on garde l'architecture du pont actuel et le mettre en évidence, parce que ça fait partie, en ce qui me concerne, du patrimoine.

« Il ne serait pas nécessaire de le déneiger pendant l'hiver. » Bon. « Le pont ne serait plus atteint par une corrosion accélérée, compte tenu qu'aucun abrasif ne serait utilisé. »

25 Donc, ça permettrait une durée de vie plus importante, sa longévité serait donc accrue.

« Donc, le pont serait dédié uniquement aux piétons, bicyclettes, motoneiges l'hiver, assurant ainsi la sécurité des motoneigistes. »

30 J'amène cet élément-là parce qu'il y a un transfert qui se fait des motoneigistes de L'Île-d'Orléans à la côte, et on fait un pont de glace, mais bien souvent, avec les températures, les changements climatiques et tout ça, la glace n'est pas tellement forte. Et c'est arrivé, mais je connais un type qui a eu un problème puis il s'est ramassé en dessous de la glace, puis... Donc, il y a une sécurité, puis il y a quelque chose qui pourrait être utilisé durant l'hiver et qui amènerait une sécurité à ces gens-là.

35 Je vais parler un petit peu des normes sismiques, parce qu'on en a parlé dans les réponses que j'ai reçues du ministère.

40 *« Les normes sismiques doivent s'appliquer sur les nouvelles constructions, mais on ne déconstruit pas pour autant les bâtiments plus âgés. »*

Donc, les maisons ancestrales, les maisons historiques et tout ça, on les garde puis on espère qu'elles vont garder le cap s'il arrive un séisme, tout simplement. Donc, à Sainte-Famille, on en a des vieilles maisons qu'on garde puis qu'on ne les mettra pas aux normes parce que... mais les nouvelles maisons qu'on peut construire, je comprends qu'on doit respecter une réglementation qui est différente.

5

« Le pont actuel a déjà subi des secousses sismiques, du moins une, en 1988. Il s'en est sorti sans dommages. Par conséquent, après avoir investi des millions de dollars pour l'entretien du pont actuel, j'ose encore croire à la conservation de celui-ci pour de nombreuses décennies, surtout si on exclut toute circulation lourde. »

10

Une autre question : est-ce qu'il existe des études qui justifient la construction d'un pont à haubans, malgré le fait qu'il n'y a aucune circulation maritime majeure du côté nord de l'île d'Orléans? Ici, dans les nouveaux commentaires, par rapport à ce que j'ai déjà envoyé au BAPE et qui a cheminé jusqu'au ministère des Transports :

15

« La circulation maritime pourrait être limitée à des types de bateaux spécifiques. Selon le ministère des Transports, il y aurait six facteurs déterminants à la réussite d'un projet, soit : la faisabilité et la constructibilité, la fluidité... -- oh, tabarouette! là là, ça commence à être difficile, là -- la fluidité de la circulation ainsi que la sécurité et le confort des usagers, l'impact sur le milieu biophysique, l'impact sur le milieu humain, le respect du patrimoine et la résistance à un séisme majeur. »

20

Donc, un séisme majeur est un élément des six facteurs déterminants.

25

« Je suis d'avis que ces facteurs devraient être analysés à la lumière d'un autre type de pont, soit à arche, qui ne cacherait pas la structure et la mise en évidence du pont actuel, et où le respect du patrimoine serait considéré au plus haut point.

30

Je comprends très bien que les études ne peuvent être rendues publiques et qu'une demande d'accès peut être formulée en vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels, ce que je n'exclus pas de faire éventuellement. »

LA COMMISSAIRE :

35

Monsieur Labbé?

M. JOCELYN LABBÉ :

40

Oui?

LA COMMISSAIRE :

Est-ce que vous me permettez une petite question sur...

5 **M. JOCELYN LABBÉ :**

Oui.

10 **LA COMMISSAIRE :**

... les propos, là, que vous nous amenez ce soir? Que je dirigerais, en fait, à monsieur Pellerin, là, concernant justement les autres types de ponts qui sont possibles, là.

15 On a, sur la table, là, le pont à haubans, mais je voulais savoir s'il y avait d'autres types de ponts qui ont été analysés à travers différentes options. J'imagine, dans l'étude d'opportunité, il a été question de différents autres types? Peut-être nous en faire mention brièvement.

20 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

25 Bien, je vous confirme que oui, là, il y a différents types d'infrastructures qui ont été considérés, là, depuis plusieurs années, notamment lors de l'étude d'opportunité. On pourrait vous en faire état, là, demain, si vous le souhaitez, de toute la démarche, là, qui avait été faite, mais je vous confirme que oui, là, puis le pont à haubans est celui qui a ressorti comme étant la meilleure solution pour le pont de L'Île-d'Orléans.

25

LA COMMISSAIRE :

Très bien, donc on attendra ces compléments d'information demain. Merci.

30 **M. JOCELYN LABBÉ :**

35 C'est parce que je me mets toujours en tant que payeur de taxes, aussi, à travers tout ça. Moi, j'ai trouvé le projet extraordinaire. Ce qu'on a présenté tantôt, je l'ai trouvé merveilleux, sauf que je me dis : ce n'est pas moi qui va le payer. Parce qu'à l'âge que je suis rendu, là, il n'y aura pas de problème, au temps que ça va se finir, c'est une autre histoire. Mais, je me dis... moi, je suis peut-être un... ce qu'on appelait un *ramasseur*, t'sais, je ramasse un peu tout puis j'essaie de donner une seconde vie aux choses que j'ai. Donc, je travaille comme ça pour moi-même, puis je regarde, socialement, des fois, je trouve qu'il y a des dépenses qui pourraient être diminuées, là, dans une orientation un petit peu différente, tout simplement.

40

5 Juste une note historique, là. Là, je termine. Début du projet de construction du pont de L'Île-d'Orléans, ça s'est fait en 1852, le projet qui avait été déposé, mais ça a été en 1931, le début des travaux de construction. En 1932, un plan de construction modifié. Ça, c'est... on est en cours de construction. Abandon du système du pont cantilever pour un système de suspension plus économique, une réplique du pont de Brooklyn. On utiliserait les piliers déjà en place, mais il ne serait pas nécessaire d'en construire de nouveaux. En 1935 : inauguration officielle. Coût de construction : 3.5 millions. En 1937, les piliers qui ont bougé, on a voté un budget spécial de 500 000 \$ pour corriger le tout, en affirmant qu'il n'y aurait aucun risque pour la solidité du pont.

10 « En toute humilité, je pense que mes questions et commentaires méritent d'être analysés avant la mise en chantier du nouveau pont. »

15 Ici, j'ai mis une petite note, là, juste un peu humoristique, parce que je suis en train de rénover ma maison, puis là je me suis dit : quand je vais avoir finir de rénover, est-ce que je vais la défaire pour la mettre aux normes d'aujourd'hui? Est-ce que j'en ai les moyens? Est-ce une sage décision, aussi?

20 Une réflexion, ici, parce que j'ai suivi le dossier depuis longtemps, depuis 72, depuis que CentrEau avait présenté un projet, le projet bras nord, et je me suis intéressé à tout ce qui pouvait s'implanter à ce niveau-là. Et il y avait, à l'époque -- puis on a travaillé sur le troisième lien -- la faille de Logan -- on a entendu parler de la faille de Logan -- avait été invoquée à maintes reprises dans le cadre du dossier du troisième lien, et il semblerait que cela ne serait plus une contrainte aujourd'hui. Donc, ça a changé. Donc, il faut croire que les choses peuvent changer, tout simplement. À une certaine époque, on disait : « Ça, c'est un problème, puis c'est un gros problème, on ne peut pas faire un tunnel », là, à ce moment-là. Là, astheure, les nouvelles études disent : « Il n'y a plus de problème. »

25
30
35 Lorsqu'on a présenté tout à l'heure le projet, j'ai eu d'autres questions qui me sont venues à l'esprit, sur la sécurité, la congestion. Bon, le pont, je pense qu'il est très bien fait, sauf les approches, on n'en a pas parlé. Comme la... c'est bien beau, le pont, il va y avoir des voies d'accès, des voies de service, des voies d'urgence, mais la côte du pont, il faudrait qu'elle soit élargie aussi, parce que des congestions, il y en a sur L'Île-d'Orléans, dans le temps des pommes puis... on en a. Puis là, la sécurité, on a parlé de sécurité, on a parlé de... avec le directeur de la santé publique et tout ça; moi, je demeure à Saint-Famille, puis si j'ai une urgence, je vais être bloqué sur le chemin Royal. T'sais, ça prendrait des approches plus importantes, du moins une partie du chemin Royal et la côte aussi, parce que ça ne sert à rien d'avoir un pont avec plusieurs voies si je suis bloqué à l'autre bout, là. Ça fait que, t'sais, ça fait partie d'un ensemble, tout ça. Si on n'a pas cette... ces changements-là, ça ne sert à rien d'avoir une largeur du pont, sauf s'il y a un accident sur le pont lui-même.

LE PRÉSIDENT :

40 Si vous permettez, monsieur Labbé.

Donc la côte, dans votre... est en partie reconfigurée avec le déplacement du pont. Donc, vous avez parlé d'un maintien d'un accotement de 3.2 mètres, si je me souviens bien, sur le pont lui-même. Donc, la fameuse côte, elle, c'est quoi son accotement, si on veut faire passer un véhicule d'urgence, par exemple?

5

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

Bien, en fait, je n'ai pas le chiffre de l'accotement actuel, mais il faut comprendre que la côte sera aussi réaménagée, donc de l'intersection, là, de part et d'autre, là, jusqu'au raccordement avec le nouveau chemin qui mènera au nouveau pont de L'Île-d'Orléans, là, toute la... cette partie-là sera refaite.

10

LE PRÉSIDENT :

Donc, de l'intersection en haut de la côte, c'est ça?

15

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

Oui, l'intersection, là...

20

LE PRÉSIDENT :

Il y a une station-service qui est là.

25

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

... une centaine de mètres de chaque côté de l'intersection, jusqu'au raccordement avec la future route du nouveau pont, tout ça sera fait, là, sera reconstruit avant...

30

LE PRÉSIDENT :

La nouvelle route, elle, serait refaite aux normes?

35

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

Oui. C'est sûr qu'on est dans un escarpement rocheux, là.

LE PRÉSIDENT :

40

Oui.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

5 On va chercher le maximum en termes de largeur de plateforme routière, on donne le maximum, sans... C'est ça, on est vraiment à flanc de... à flanc du cran rocheux, là, donc on fait un nouveau mur de soutènement puis on va chercher le maximum au niveau de la plateforme routière.

LE PRÉSIDENT :

10 Très bien, merci. — Oui, monsieur Labbé.

M. JOCELYN LABBÉ :

15 Donc, vous nous assurez, en fin de compte, qu'il va y avoir une voie d'urgence dans la côte du pont, actuellement?

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

20 Je vous dis qu'on élargit la route au maximum de ce qu'on peut aller chercher, donc les accotements seront plus larges, comme sur le pont, je ne vous dis pas qu'ils vont être identiques, là, mais...

M. JOCELYN LABBÉ :

25 Mais il va y avoir une voiture d'urgence qui va pouvoir circuler sur cet accotement-là?

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

30 Dans la côte? Donc oui. C'est sûr que ça va exiger une manoeuvre, mais comme...

LE PRÉSIDENT :

35 De la prudence.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

40 ... des usagers, mais comme n'importe qui, quand une ambulance s'en... arrive derrière nous avec ses lumières, les gens vont se tasser puis elle pourra circuler.

M. JOCELYN LABBÉ :

O.K.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Parce que, c'est sûr, ça prend une glissière de sécurité pour ne pas que l'ambulance s'en aille trop près de la limite de l'accotement et culbute dans la falaise, là.

10 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Mais il y en a déjà de prévues pour la circulation quotidienne, là, oui.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Mais il y avait un gain en termes d'accotements?

20 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Oui.

M. JOCELYN LABBÉ :

25 Parce qu'on sait, aussi, c'est un quatre chemins, aussi, c'est une lumière sur les quatre chemins...

LE PRÉSIDENT :

Oui.

30 **M. JOCELYN LABBÉ :**

... donc il y a des véhicules qui arrivent des trois sens, si on parle... si on est vers le pont.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, il y a un feu de circulation.

M. JOCELYN LABBÉ :

40 Donc, il y a ça à considérer, en fin de compte, dans les travaux, là, du moins...

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

Bien, dans les...

5 **M. JOCELYN LABBÉ :**

... pour assurer une sécurité, comme parlait le directeur de la santé publique, là, je veux dire, je pense que ça en fait partie, il y aura des discussions éventuelles, peut-être, là, mais reste que c'était une préoccupation quand même importante pour des résidents de L'Île, là.

10

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

Les analyses de sécurité, de circulation et de fluidité ont été faites, là, dans le cadre de la préparation des... du projet de réaménagement de l'intersection et de la côte, là.

15

LE PRÉSIDENT :

Très bien, je vous remercie. — Madame Fortin.

20 **LA COMMISSAIRE :**

Une petite dernière question : ces travaux-là sont prévus à quelle échéance, pour le réaménagement de la côte du pont?

25 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Ils sont prévus à brève échéance. Tout ça sera complété, là, lors de la mise en service du nouveau pont.

30 **LA COMMISSAIRE :**

Parfait, merci.

35 **M. JOCELYN LABBÉ :**

Est-ce qu'on va pouvoir avoir un schéma, en fin de compte, de ce que ça va représenter comme... comme travaux, en fin de compte, au niveau de la côte du pont en particulier, là, puis les approches à la côte du pont? [Inaudible] sur l'ensemble...

40

LE PRÉSIDENT :

Autrement dit, est-ce qu'il y a déjà des plans, des croquis qui sont disponibles, monsieur Pellerin?

5 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

On est à finaliser, là, les plans et devis pour la réalisation de cette partie-là des travaux.

LE PRÉSIDENT :

10

Est-ce que vous allez faire une présentation des travaux aux municipalités, avec les...

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

15

Bien, en fait, il y en a eu, là, il y a eu des discussions avec la Municipalité, avec la MRC, la Commission de la capitale nationale aussi a été mise à profit, là, pour tout le secteur. Donc, on s'est assuré d'intégrer, là, la... les besoins et la vision de la Municipalité de Saint-Pierre et de la MRC de L'Île-d'Orléans.

20

LE PRÉSIDENT :

C'est parce que si vous aviez des documents que vous aviez remis à ce moment-là, où on peut voir ce que vous proposez comme travaux, si vous pouviez nous déposer ça?

25

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

On va regarder qu'est-ce qui pourrait être rendu public, là, sans nuire au processus de...

LE PRÉSIDENT :

30

Donc, le plus vite possible, pour permettre à monsieur Labbé de...

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

35

Oui.

LE PRÉSIDENT :

40

... de réagir, disons, avant le 20 décembre prochain, donc si vous êtes capable de nous déposer ça dans le courant de la semaine.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

On va regarder qu'est-ce qui...

5 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, des figures qui montreraient...

10 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

15 ... c'est quoi que vous projetez de faire à partir de l'intersection, autrement dit, en descendant, donc une couple de figures qui permettent d'avoir une bonne appréciation.

Ça vous va, monsieur Labbé?

20 **M. JOCELYN LABBÉ :**

Oui, ça va. C'est comme je vous dis, moi, la structure du pont actuel, je la trouve extraordinaire, sauf que s'il y a moyen d'en avoir un autre qui va être aussi sécuritaire, et qui mettrait en valeur le pont de L'Île-d'Orléans tel qu'il est, avec une utilisation restreinte, à ce moment-là, je veux dire, ça serait
25 quelque chose que j'aimerais qu'on puisse faire, ou du moins une étude préliminaire, là, qui démontrerait puis qui sécuriserait, en fin de compte, tout le monde, parce qu'en fin de compte, là, le type de pont, bien, on regarde les assises, là, j'ai tout suivi, en fin de compte, là, la présentation, puis avec les distances qu'il y a entre les piliers et tout ça, là, c'est... je pense, en fin de compte -- je ne suis pas un spécialiste du tout -- mais ça pourrait peut-être figurer à moindre coût puis au bénéfice de tous
30 les payeurs de taxes de Québec et...

LE PRÉSIDENT :

Vous pourrez nous remettre ça...

35

M. JOCELYN LABBÉ :

... et tout le monde.

40

LE PRÉSIDENT :

... pour le 20 décembre.

5 **M. JOCELYN LABBÉ :**

Bon, je vous remercie beaucoup de l'attention que vous m'avez portée.

10 **LE PRÉSIDENT :**

C'est moi qui vous remercie. Donc, notre...

M. JOCELYN LABBÉ :

15 [Inaudible] copie de mon texte, là?

LE PRÉSIDENT :

20 Oui, excusez-moi?

M. JOCELYN LABBÉ :

Pardon?

25 **LE PRÉSIDENT :**

Pardon. Pour votre texte?

M. JOCELYN LABBÉ :

30 Oui oui. Je vais le donner à...

LE PRÉSIDENT :

35 Oui, vous pouvez le remettre à l'accueil, à l'arrière, mais vous avez aussi jusqu'au 20 décembre pour penser, si vous voulez ajouter des choses.

M. JOCELYN LABBÉ :

40 Oui, d'accord. Ça va. Bien, merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

C'est moi qui vous remercie. Bonne soirée!

5 **M. JOCELYN LABBÉ :**

Merci.

10

M. GUY BOIVIN

LE PRÉSIDENT :

15

Alors, nous allons maintenant... il va y avoir un petit nettoyage qui va se faire à la table des intervenants, nous allons maintenant inviter... bien, à moins que monsieur... Le prochain intervenant, c'est monsieur Guy Boivin. Je ne sais pas s'il est ici ou s'il est à distance? Il est... à distance.

20

M. GUY BOIVIN :

Oui, bonsoir. Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

25

Oui, juste un... Oui, juste un petit instant, monsieur Boivin.

M. GUY BOIVIN :

30

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir.

35

M. GUY BOIVIN :

D'accord. Bonsoir.

40

HORS DOSSIER - AJUSTEMENTS TECHNIQUES

5

M. GUY BOIVIN :

10 D'accord. Donc, j'ai huit points, huit questions. Ma première, ça concerne l'ancien pont. Si j'ai bien compris la présentation, est-ce qu'on le considère vraiment comme irrécupérable? Parce que l'ancien pont pourrait probablement servir aussi pour les piétons et les cyclistes, et réduire le nouveau pont qui ne serait que pour les automobiles.

Est-ce que je continue avec mes autres questions ou [inaudible]?

15

LE PRÉSIDENT :

On va y aller une par une. On est mieux d'y aller une par une, comme ça on ne perdra pas le fil.

20

M. GUY BOIVIN :

D'accord.

25

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Pellerin.

30

M. GUY BOIVIN :

Merci.

35

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

Oui. L'option de la conservation, de la déconstruction du pont actuel a été analysée. Il y a l'aspect économique, là, mais autre que ça, on n'est pas certains que -- on parlait de la consolidation, là, des piles pour assurer la sécurité, là, de l'infrastructure -- donc même si on investissait plusieurs, plusieurs -- plusieurs avec beaucoup de S -- millions de dollars, on n'est pas certains des résultats que ça donnerait. Donc, c'est un des aspects.

40

C'est sûr que nous, au ministère, on vient construire un nouveau pont à côté, donc on vient assurer le lien entre la rive nord et L'Île-d'Orléans. Donc, une fois le nouveau pont construit, le ministère

5 a... entre guillemets, « dessert L'Île », donc n'a plus besoin du pont actuel. On a fait des démarches, là, auprès de la MRC, auprès des gens qui seraient -- qui pourraient être intéressés à le récupérer pour le vouer à d'autres usages, comme le cyclisme ou la... juste les piétons ou les motoneiges, mais les coûts engendrés par le... par les travaux de consolidation et l'entretien annuel de cette infrastructure-là, même s'il n'y a plus voitures, il n'y a plus de sel, c'est des pièces d'acier, donc ça continue à se dégrader. Personne, là, n'était capable financièrement de reprendre cet ouvrage-là.

10 Si on ne fait pas l'aspect de consolidation des piles et qu'il arrivait un séisme majeur et que l'ouvrage tomberait -- je vous rassure, là, ce n'est pas pour demain, comme ça a été dit, là, il a survécu au séisme du Saguenay dans les années 80 -- mais dans le futur, comme il y a un nouveau lien qui serait mis en service à côté, ça pourrait causer, là, des dommages, que ce soit à l'environnement ou s'il y avait des gens dessus, là, ça ne serait pas acceptable pour le ministère.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. — Monsieur Boivin, votre deuxième point?

M. GUY BOIVIN :

20 Oui. Est-ce que c'est possible de coller davantage le nouveau pont sur l'actuel, pour limiter les jetées nouvelles et l'empiétement sur les terres pour la côte?

LE PRÉSIDENT :

25 Oui, effectivement, on voit, il y a une certaine distance. D'ailleurs, dans la présentation, on voyait que vous faisiez une jetée pour le futur pont, vous l'enlevez, vous reconstruisez une jetée pour le pont existant. Pourquoi, à ce moment-là, de ne pas avoir, comme monsieur Boivin dit, jouté presque les deux ponts et tenter, par exemple, d'utiliser la même jetée pour construire/déconstruire? Monsieur Pellerin.

30 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

35 Bien, le... comme je le mentionnais dans la présentation, là, le site qui a été retenu est celui qui nous permettait d'empiéter le moins dans les milieux humides, mais aussi nous permet de travailler indépendamment du pont actuel, donc de conserver la circulation sur le pont actuel, et donner l'espace, aussi, à toute la machinerie entre les deux ouvrages pour venir construire le... les nouvelles jetées, construire la nouvelle infrastructure.

40 Donc, c'est tout le secteur qui a été étudié, et c'est vraiment l'endroit le plus approprié, le plus opportun pour construire le nouveau pont.

LE PRÉSIDENT :

Parce que là, vous êtes à peu près à 120 mètres...

5 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

10

... mais ça n'aurait pas été possible d'être à 60 mètres de l'autre pont?

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

15

Non, comme je vous dis, c'est vraiment... Le tracé, là, on a regardé, on a balayé tout le secteur, et c'est vraiment l'emplacement le plus adapté pour accueillir le nouveau pont.

LE PRÉSIDENT :

20

O.K. — Oui, monsieur Boivin?

M. GUY BOIVIN :

25

Oui. Donc, vous dites qu'il va y avoir deux voies, plus deux accotements. Actuellement, si vous prenez l'exemple de la Transcanadienne, vous avez, dans chaque direction, deux voies et deux accotements, et vous avez souvent des accidents qui font en sorte que la voie est bloquée, finalement. Et c'est la même chose quand on fait le déglacage sur le pont Pierre-Laporte, on se trouve, à un moment donné, à bloquer complètement la circulation sur le pont, le temps du déglacage. Est-ce que vous avez pensé à une avenue à deux tabliers superposés pour faire en sorte de compenser d'un étage à l'autre quand il y a des accidents ou qu'il y a des déglacages?

30

LE PRÉSIDENT :

35

Monsieur Pellerin, est-ce que c'était dans les hypothèses que vous avez regardées pour la construction du pont? Donc, ce que je comprends du commentaire de monsieur Boivin, c'est une chaussée une par-dessus l'autre dans une direction, et une chaussée dans l'autre direction en dessous.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

40

Oui. Bien, en fait, au niveau du besoin, là, d'avoir deux chaussées superposées, l'ouvrage aurait

été beaucoup plus imposant, là, dans des sites patrimoniaux, dans un site très très attrayant à ce niveau-là, donc on ne s'est pas rendu jusqu'à analyser ces éléments-là. Le nouveau pont répond aux besoins, comme je le mentionnais.

5 Puis pour ce qui est des préoccupations, on l'a dit, là, s'il y a un accident, lors des travaux d'entretien, avec les accotements de 2.5 mètres de chaque côté, on va être capable de passer à côté, là, de dégager les voies pour assurer la libre circulation, là, des usagers. Et pour ce qui est des opérations de déglçage, le positionnement et l'inclinaison des haubans fait en sorte que la glace ne devrait pas se retrouver sur les voies routières, d'autant plus qu'il y a des... il y a un trois mètres, là, de pistes multifonctionnelles de chaque côté. Advenant qu'il y ait un épisode -- lorsqu'il y en a sur le pont Pierre-Laporte, là, c'est de très très courte durée, là, qu'on fait ces interventions-là, donc...

LE PRÉSIDENT :

15 Oui. Monsieur Boivin?

M. GUY BOIVIN :

20 Donc, l'accès pour les piétons est plutôt douteux, du côté nord comme du côté sud, est-ce que vous comptez réaménager pour les piétons, les cyclistes, et caetera, à partir du feu de circulation de Saint-Pierre-de-l'Île-d'Orléans jusque du côté des chutes Montmorency? Ça se rend jusqu'où, votre réaménagement?

LE PRÉSIDENT :

25 Oui. Monsieur Pellerin.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

30 Du côté de L'Île-d'Orléans, les aménagements se rendent jusqu'à la sortie du pont, là. Vous l'avez peut-être vu rapidement dans la vidéo, mais on se rend, là, jusqu'à peu près au stationnement, là, qui sera prévu, là, avant le quartier Desjardins, dans ce secteur-là. Il y a une boucle de retournement, là, pour permettre aux gens de revenir sur la rive nord de l'autre côté, même chose sur la rive sud, il y a des... puis oui, il y a une connexion, là, qui est faite avec les aménagements cyclables, piétons du côté de la rive nord.

35 Pour ce qui est de la côte, bien, comme on l'a dit tantôt, les accotements vont être élargis pour permettre, là, aux quelques spécialistes cyclistes qui souhaitent se lancer dans la montagne, qu'ils puissent le faire, là, de façon un petit peu plus sécuritaire.

40

LE PRÉSIDENT :

5 Oui, parce qu'effectivement, j'ai fait allusion à ça tout à l'heure, mais je me souviens que c'était assez stressant aussi, parce que... surtout avec un dix vitesses, marcher -- rouler dans la garnotte, je veux dire, ce n'est pas... la côte aussi en soi, c'est un exploit, mais même en arrivant aux feux de circulation, dans le temps, il y avait l'ancienne antenne de Radio-Canada, d'après moi, la côte est aussi haute en dénivelé, elle est juste moins prononcée, mais effectivement, c'est assez pénible de gravir deux côtes de suite, là, parce que j'allais du côté de Saint-Laurent. Mais je me souviens aussi que, dans 10 la côte, c'était... Mais je ne suis pas revenu, hein, je montais, puis je savais que c'était un aller, puis les vélos, les deux vélos se mettaient dans le coffre d'auto de ma mère. Mais, pour monter la côte, je me souviens quand même, l'accotement, on ne pouvait pas aller dans la garnotte, comme on dit en bon français, là, sur le gravier, là, puis il n'y avait pas d'asphalte, en tout cas dans le temps; ça fait longtemps, là, dans les années 70, là.

15 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Là, ça va être beaucoup plus sécuritaire.

LE PRÉSIDENT :

20 Ça va être plus sécuritaire pour aller jusqu'à l'intersection.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

25 Puis avec le pont avec la piste multifonctionnelle, là, on pourra se donner rendez-vous en 2028 pour aller gravir la côte du pont de L'Île-d'Orléans.

LE PRÉSIDENT :

30 Je ne sais pas si je serais encore capable. Je vous remercie. — Oui, monsieur Boivin?

M. GUY BOIVIN :

35 Oui. Donc, sur votre plan, vous montrez sur le trottoir comme quoi les piétons et les cyclistes partagent ensemble cet espace-là. Est-ce que vous avez un aménagement prévu pour faire en sorte que les piétons n'empiètent pas sur les cyclistes et vice versa, ou bien si c'est vraiment libre-service?

LE PRÉSIDENT :

40 Monsieur Pellerin.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

5 Il y a plusieurs aménagements, là, qui vont être faits, marquage, signalisation, pour assurer le respect, là, des corridors. Il y a peu de piétons, là, qui circulent sur le pont, mais on est confiants qu'avec les aménagements qui seront faits, là, avec la signalisation et tout ça, qu'il y aura un respect mutuel des... et de la cohabitation entre les piétons et les cyclistes.

LE PRÉSIDENT :

10 La piste fait quelle largeur, monsieur Pellerin, actuellement? Donc, il y en aurait deux de chaque côté, c'est quoi la largeur?

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

15 Trois mètres de chaque côté.

LE PRÉSIDENT :

20 Trois mètres de chaque côté. O.K. Je vous remercie. — Oui, monsieur Boivin?

M. GUY BOIVIN :

25 Donc, vous avez projet, du côté de Québec, de redonner le fleuve aux Beauportois, et de rendre le boulevard qui longe l'autoroute, de le rendre boulevard urbain. Donc, ce que je voudrais savoir, c'est : est-ce que vous avez, avec la nouvelle administration, est-ce que vous avez vérifié avec la nouvelle administration si les projets coïncident, là, par rapport aux visions nouvelles du maire Marchand?

LE PRÉSIDENT :

30 Monsieur Pellerin.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

35 On a eu des discussions et on a des discussions avec des représentants de la Ville de Québec pour les aménagements du côté nord. Je ne peux pas vous dire si monsieur Marchand a été mis au fait de ce qui se passera dans le secteur Saint-Grégoire, mais on a des discussions fréquentes, là, il y a un comité qui a été mis pour les aménagements sur la rive nord, comité dans lequel on échange avec des représentants, notamment avec des représentants de la Ville de Québec.

40

LE PRÉSIDENT :

Le secteur Saint-Grégoire, comme vous aviez parlé tout à l'heure, il est à quel endroit exactement par rapport au pont?

5

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

C'est vraiment celui, là, à la sortie, de l'autre côté de la voie ferrée, là.

10

LE PRÉSIDENT :

[Inaudible] de la voie ferrée?

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

15

Oui.

LE PRÉSIDENT :

20

O.K. O.K., je me souviens. O.K. Très bien. — Oui, monsieur Boivin.

M. GUY BOIVIN :

25

Et à titre... je m'excuse, à titre d'information pour compléter, c'est qu'au dernier conseil municipal, ils ont effectivement parlé de ça, comme quoi ils voulaient effectivement faire une piste cyclable qui se rendrait jusqu'aux chutes Montmorency, complète, et d'avoir ensuite des habitations le long du fleuve, et caetera. Je sais que dans la tête -- en tout cas, dans le projet de la... du conseil municipal, c'était vraiment tout un développement. Je vous le donne comme information.

30

Il me reste deux points. Les travaux...

LE PRÉSIDENT :

35

Excusez-moi, monsieur Boivin. Ça, éventuellement... Monsieur Boivin, juste une seconde. Ça, on pourrait... on a un contact, on va demander un contact écrit avec la Ville de Québec, donc par rapport à la connectivité, disons, des pistes multifonctionnelles, entre autres, du côté nord, on pourra envoyer une question à la Ville de Québec pour savoir de quoi il en ressort pour la Ville, là, comment ils veulent faire la connectivité dans le secteur, entre autres, Saint-Grégoire.

40

Oui, allez-y, monsieur Boivin.

M. GUY BOIVIN :

5 Merci. Donc, vous avez parlé de travaux sur les battures. Souvent, exemple, quand on fait des travaux sur des terres agricoles, les terres agricoles vont devenir incultivables. Le fait de faire des travaux sur les battures, est-ce que ça ne rend pas les battures irréversiblement mortes? Votre empiètement temporaire ne tuera-t-il pas les battures?

LE PRÉSIDENT :

10 Comme, par exemple, la compaction du sol, à ce moment-là, comme pour la restauration, ça veut dire que vous allez enlever ça pour... Donc, je comprends le sens de la question de monsieur Boivin. Alors, monsieur Pellerin?

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

15 Oui, je vais laisser mon collègue répondre.

M. MARTIN LAFRANCE :

20 Bien, écoutez, on va se fier à l'expérience passée. Moi, ça fait 20 ans que je suis au ministère des Transports, donc j'ai vu quand même un certain nombre de jetées dans cet environnement-là. Vous savez qu'on a fait quand même un certain nombre de travaux pour réparer, entre autres, la jetée sud du pont de L'Île, donc on a vu des jetées se construire au fil du temps. Puis lorsque les jetées sont retirées -- évidemment, là, c'est ça l'enjeu, de les retirer, là, suffisamment sous le niveau ou bien au niveau du lit du fleuve -- on voit que le milieu est très résilient, là; de façon naturelle, les courants qui sont, dans le fond, quatre fois par jour... les marées quatre fois par jour, avec les courants et tout ça, il y a beaucoup d'herbiers et de milieux humides riverains, là, qui sont des apports, des semenciers, on dit, là, pour la restauration de la végétation. Donc, si vous circulez dans le secteur, vous constaterez qu'on voit des herbiers jusqu'aux abords des jetées... bien, des jetées permanentes -- de la jetée permanente du côté de l'île, alors qu'en période de construction, souvent, il y a eu des jetées, là, aux abords... des jetées temporaires aux abords de celle-ci, qui ont été retirées. Donc, on est très confiants, là, qu'il n'y aura pas d'irréversibilité et que les impacts vont rester de nature temporaire.

LE PRÉSIDENT :

35 Très bien, merci. — Madame Fortin.

LA COMMISSAIRE :

40 Oui, toujours en complément, là, sur cette question, je voudrais m'adresser au ministère de

l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, peut-être avoir votre opinion, là, sur justement l'aspect temporaire, là, de ces empiétements-là, le niveau de capacité de restauration de ces milieux-là.

5 **Mme MARIE-ÈVE THÉRIAULT :**

Oui. Oui, bonjour. Oui, bien généralement, au niveau des pertes temporaires, ce qui est demandé, là, comme monsieur Pellerin a fait mention, c'est une remise en état du milieu, puis par la suite, ce qu'on demande, là, c'est un suivi -- accompagnée d'un suivi, là, à la suite du retrait de ces structures-là, sur, généralement, une période minimale de cinq ans pour voir la remise à l'état, finalement, du milieu. Puis on demande également des mesures correctrices, dans la mesure où c'est... le suivi, là, finalement, la remise en état n'est pas complète.

15 Il est également possible d'exiger des compensations, là, au niveau des pertes temporaires -- en fait, des pertes liées à la mise en place d'ouvrages temporaires, suite à leur retrait, dans le cas où il est jugé, là, que cette mise en place là a... perturbe les fonctions écologiques du milieu de façon... sur plusieurs années. Donc, pour ce qui est de, par contre, la remise en état, j'inviterais madame Gariépy, là, qui est en ligne avec nous, là, pour pouvoir apporter un complément d'information.

20 **LA COMMISSAIRE :**

Parfait, merci. On va y aller avec madame Gariépy. Est-ce qu'elle est toujours là? Oui.

25 **Mme SIMONE GARIÉPY :**

Oui, bonjour, vous m'entendez bien?

LA COMMISSAIRE :

30 Oui, très bien, merci.

Mme SIMONE GARIÉPY :

35 Bon. Oui, donc on a questionné justement, là, l'initiateur pour venir préciser, là, quelles seront les mesures de suivi qui vont être mises en place pour assurer une remise en état adéquate, là. Les jetées, comme l'a mentionné le ministère des Transports, là, les jetées vont être installées, là, dans des milieux qui sont très dynamiques, on parle essentiellement de marais à scirpe, et donc on... on a déjà vu des empiétements temporaires, là, qui ont été réalisés dans ces milieux-là, et on sait qu'avec des mesures d'atténuation et des mesures de suivi adéquates, il est possible, là, que les fonctions altérées puissent
40 revenir à un état qui se rapproche de l'état initial.

5 Par contre, considérant, là, la durée des jetées et la superficie quand même imposante de ces structures-là, on a quand même adressé des questions à l'initiateur, pour s'assurer, effectivement, que tout va être mis en place pour que ces jetées-là aient un impact minimal, et que le suivi qui va se faire par la suite soit adéquat pour qu'il y ait une remise à l'état initial, et, au besoin, qu'on ait des mesures correctives, là, qui soient mises en place.

10 Essentiellement, là, les... il y a... les impacts engendrés dans ce type de milieux là, c'est des impacts sur les herbiers en tant que tels, mais il peut aussi y avoir des impacts à proximité, de par la présence de ces jetées-là et de l'impact que ça peut avoir, là, sur la dynamique hydrosédimentaire à proximité. Donc, on a questionné, là, pour approfondir ces... l'évaluation de ces impacts-là et des mesures de suivi qui seront mises en place pendant les travaux, mais aussi lors du retrait des jetées, après, pour le suivi.

15 **LA COMMISSAIRE :**

Merci beaucoup. Peut-être une dernière petite question. C'est quoi le... quels seraient les types de mesures correctrices, là, qui pourraient être mises en place à la suite du suivi, là, si finalement le suivi révélait des impacts plus importants que prévus?

20 **Mme SIMONE GARIÉPY :**

25 Bien, on a demandé, on a posé la question, en fait, là, pour que l'initiateur nous fournisse de façon plus détaillée quelles seraient les mesures qui pourraient être mises en place. Dans l'étude d'impact, en fait, là, les impacts appréhendés, c'est surtout, bien, évidemment, la compaction des sols puis l'écrasement de la végétation, mais il y a aussi l'accumulation ou la microérosion de sédiments qui pourrait se faire à proximité des jetées de par la modification de l'hydrodynamisme sédimentaire à proximité.

30 Donc, on... vous avez vu sur les plans quand même que les jetées et les deux structures sont relativement rapprochées, donc il pourrait y avoir des impacts, mais on a questionné l'initiateur parce qu'actuellement, là, ces impacts-là, là, de la présence cumulée des deux structures à proximité, là, ce n'est pas analysé -- ce n'est pas abordé, en fait, là, dans l'étude d'impact, donc on a questionné pour avoir plus d'informations.

35 Donc, des mesures d'atténuation qui entraîneraient -- qui permettraient de remédier à la compaction des sols et à la perte des herbiers. C'est un milieu qui est dynamique, là, quand même, donc on pense qu'avec un bon suivi et une remise en état adéquate, avec des mesures d'atténuation satisfaisantes, ça pourrait être possible, mais évidemment ça va prendre un suivi, là, pour s'assurer que c'est bien le cas.

40

LE PRÉSIDENT :

Si j'ai bien compris aussi la question de monsieur Boivin, monsieur Boivin a parlé des battures.

5 C'est exact, hein, monsieur Boivin, vous avez vraiment mentionné les *boitures* -- les... voyons! les battures?

M. GUY BOIVIN :

10 Oui, effectivement.

LE PRÉSIDENT :

15 Parce que la batture, autrement dit, c'est la zone qui est inondée tout le temps, donc même à marée basse, elle demeure inondée, donc ça veut dire le sol de la batture, on peut voir des fois des herbes qui vont émerger dans les parties peu profondes de la batture, mais ça veut dire la batture, le sol, on ne le voit pas parce qu'il est toujours dans l'eau.

20 Donc, du côté du ministère, le suivi que vous pouvez faire, qui est envisageable dans la partie de battures -- donc, je répète : partie inondée à longueur d'année -- parce que ça veut dire que la jetée va... s'avancerait dans la partie immergée à l'année, on... comment on réussit à faire un suivi, à ce moment-là, du sol, dans une partie qui est toujours immergée?

Mme SIMONE GARIÉPY :

25 Bien, en fait -- si vous me permettez -- en fait, pour ce qui est de l'état initial, l'initiateur a quand même dressé un portrait de l'état initial, même pour la partie qui est inondée. On voit quand même, là, la présence des herbiers; quand la marée est basse, on les voit très bien, là, les herbiers. Donc, il y a un état initial, là, qui a été dressé, avec une caractérisation écologique, là, qui a été faite, et donc on s'attend à ce que le recouvrement de ces herbiers-là se fasse.

30 C'est sûr que les herbiers, ils... leur croissance se fait dans une partie où est-ce qu'il y a de la lumière qui pénètre suffisamment en profondeur pour que l'herbier puisse pousser, donc on peut observer ces herbiers-là à partir soit de... de photos aériennes. Mais, juste une petite correction, là, la batture, à marée basse, elle peut être découverte en partie, donc on peut observer ces herbiers-là en partie.

LE PRÉSIDENT :

40 Donc, on peut voir les herbes hautes, là?

Mme SIMONE GARIÉPY :

Oui.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Mais, normalement, la définition de base de « batture », c'est quand même une partie qui est normalement immergée à marée basse, là. Mais, effectivement, ça peut être quelques dizaines de centimètres, là on est dans la zone photique, qui fait que la végétation peut pousser, là...

10

Mme SIMONE GARIÉPY :

Effectivement.

15 **LE PRÉSIDENT :**

... et on la voit émerger, là. O.K.

Mme SIMONE GARIÉPY :

20

Oui.

LE PRÉSIDENT :

25 Je vous remercie. O.K. — Oui, monsieur Boivin.

M. GUY BOIVIN :

30 Donc, ma dernière question. Mais, juste avant, je ne me suis pas présenté, je ne sais pas si c'est important pour vous. Mon intérêt, c'est que j'ai été candidat aux élections dans Beauport, donc c'est pour ça que je m'intéressais, là, au secteur de Saint-Grégoire, entre autres. Donc, ma dernière question, ça concerne la durée totale des travaux, de la première pelletée de terre jusqu'à la dernière, et la raison de ma question, c'est que vous aviez parlé de l'impact sur le frai des poissons et la nidification des oiseaux. C'est beau si ça ne dure seulement qu'un an, mais est-ce que ça peut s'étaler sur plus? Est-ce que c'est... Quelle est la durée totale?

35

LE PRÉSIDENT :

40 Donc, construction, déconstruction, c'est ça, monsieur Boivin?

40

M. GUY BOIVIN :

Oui.

5 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

10 Bien, pour la construction, là, on parle d'approximativement quatre ans de travaux dans l'eau, si je
peux dire, là, il restera, l'année suivante, les aménagements paysagers, par exemple, ou la... les travaux
de parachèvement, là, qu'on appelle au ministère. Pour ce qui est de la déconstruction, on est encore
15 en train, là, de peaufiner, là, notamment la méthode de déconstruction qui pourrait être utilisée, ça va
faire l'objet d'un autre contrat. Donc, on va optimiser, là, encore là, les délais, mais les interventions
dans le milieu aquatique également.

15 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Très bien. — Monsieur Boivin, donc on parle de quatre ans de travaux dans l'eau.

20 **M. GUY BOIVIN :**

[Inaudible]. Je m'excuse. Donc, si vous avez quatre ans, ça veut dire que votre impact va être
beaucoup plus grand sur le frai et la nidification, est-ce que c'est ce que je comprends?

25 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Peut-être que monsieur Lafrance peut apporter des précisions.

30 **M. MARTIN LAFRANCE :**

35 Bien, comme on l'a mentionné dans la présentation, il n'y a pas d'impact projeté sur le frai
d'aucune espèce. On évite savamment les zones de frai des espèces qui sont hautement valorisées.
Quant aux zones de nidification, bien, il n'y a pas de zones de nidification -- outre que celles de
l'hirondelle à front blanc -- qui vont être affectées au moment qu'on va déconstruire le pont, donc c'est
vraiment un moment très spécifique, là, que... auquel on va faire référence. Et peut-être que même
entre-temps l'aménagement du nouveau pont, il va falloir peut-être même prévenir que les hirondelles
viennent coloniser le nouveau pont.

40 Donc, encore là, sur la nidification de la faune aquatique, je ne pense pas que les travaux, même
sur une durée de quatre ans, vont impacter, là, ces espèces-là, et la nidification des espèces qui sont
terrestres ou aviaires, là, comme l'hirondelle.

LE PRÉSIDENT :

5 Je vous remercie. D'ailleurs, on va aller du côté des ministères. C'est sûr que les travaux, si on veut se concentrer, donc on est dans les travaux de construction, donc il y a la mise en place du chantier, par exemple, pour les caissons, après ça, bien, il y aurait des travaux à l'intérieur des caissons. Donc, ce que j'en comprends, il pourrait y avoir des restrictions sévères sur les périodes d'installation, de pose des caissons, et après ça il y aurait des travaux à l'intérieur des caissons qui se feraient sur une plus longue période, sur une année en particulier.

10 Donc, j'aimerais ça entendre... là, je ne sais pas par qui commencer, donc j'ai trois ministères que j'aimerais entendre, mais disons, commençons par Environnement et changements climatiques Canada. Au regard des... de vos champs de préoccupations, donc pour l'organisation du chantier, ça serait quoi les conditions d'opération pour vous, un chantier comme j'ai fait allusion, donc il y aurait des travaux de préparation comme la pose de caissons, après ça il y aurait des travaux à l'intérieur des caissons? Qu'est-ce que vous pouvez nous dire sur ça, du côté d'Environnement et changements climatiques Canada? Donc, je ne sais pas qui peut parler. Je ne sais pas si le son est revenu.

Mme SUZIE THIBODEAU :

20 Oui, bonjour, c'est Suzie Thibodeau.

LE PRÉSIDENT :

25 Bonjour...

Mme SUZIE THIBODEAU :

30 Est-ce que vous m'entendez?

LE PRÉSIDENT :

... madame Thibodeau. Oui.

Mme SUZIE THIBODEAU :

35 Ah! Bon. Super!

LE PRÉSIDENT :

40 Oui, on vous entend.

Mme SUZIE THIBODEAU :

5 O.K. Bien, je ne me suis pas présentée tantôt. Moi, je suis coordonnatrice en évaluation
environnementale, et puis, pour Environnement et changements climatiques Canada, et puis je suis
accompagnée aussi d'un expert et coordonnateur en évaluation environnementale pour le Service
canadien de la faune, monsieur Sébastien Paradis.

10 Donc nous, juste... bien, notre rôle, en fait, dans cette évaluation-là, c'est que le ministère de
l'Environnement du Québec nous a demandé principalement de regarder les enjeux au niveau des
oiseaux migrateurs, des espèces en péril et aussi des milieux humides. Donc, on... pour la procédure
accélérée, on s'est concentrés vraiment sur ces enjeux-là pour l'instant, là, nos experts ont... se sont
limités à analyser ces enjeux-là.

15 C'est sûr qu'Environnement Canada possède beaucoup d'expertise sur plusieurs autres
domaines, mais pour l'instant, ce ne sont pas des enjeux qui ont été analysés, pour l'instant. Ça pourrait
peut-être éventuellement l'être; tantôt, on parlait que si jamais il y avait de l'empiètement sur des terres
fédérales puis que de... il y aurait, par exemple, une évaluation fédérale, évaluation environnementale
fédérale qui se ferait en parallèle, bien à ce moment-là c'est différent, mais pour l'instant, on s'est
vraiment juste concentrés, nous, sur les enjeux fauniques.

20 Donc, je peux passer... j'inviterais, dans le fond, notre expert, là, Sébastien Paradis, s'il veut
compléter au niveau, là, des impacts sur les milieux humides ou sur les questions qui ont été
récemment demandées.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Au niveau des exigences que votre ministère pourrait avoir pour l'organisation des travaux, O.K.,
qu'on aimerait vous entendre. Alors, je donne la parole à votre collègue, qui est...

30 **M. SÉBASTIEN PARADIS :**

Oui, bonjour. Sébastien Paradis...

35 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

M. SÉBASTIEN PARADIS :

40 ... au Service canadien de la faune.

5 On n'a pas d'exigences comme telles au niveau de notre ministère pour les oiseaux migrateurs, c'est une gestion du risque qui est faite par le promoteur. En fait, c'est... la loi qui protège les oiseaux migrateurs, c'est la loi de 1994 concernant la convention sur les oiseaux migrateurs, puis cette loi-là interdit de déranger les oiseaux migrateurs, leurs nids ou leurs oeufs. Donc, ça demeure de la... du réglementaire, ça demande de la gestion du risque du promoteur, de s'assurer que l'élaboration de son projet et la réalisation de son projet est conforme à la réglementation en vigueur.

10 Donc, dans un premier temps, il est entendu que toutes les activités perturbatrices au niveau des oiseaux migrateurs soient évitées pendant la saison de nidification. Ça demeure une mesure clé, relativement standard, pour justement éviter de détruire des nids pendant la saison de nidification. Puis aussi, on s'attend à ce qu'il y ait différentes mesures qui seraient mises en oeuvre pour limiter le dérangement, donc des mesures au niveau des... de la gestion du bruit, de la lumière, des vibrations, des choses comme ça.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

20 **M. SÉBASTIEN PARADIS :**

On s'attend aussi à ce que -- dans les meilleures pratiques, en fait -- que le promoteur mette en place des mesures de surveillance et de suivi, pour documenter si les mesures d'atténuation sont efficaces et s'il y en aurait d'autres qui devraient être mises en oeuvre justement pour minimiser davantage, là, les impacts du projet sur les oiseaux migrateurs.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, merci.

30 Du côté du ministère de... des Forêts, de la Faune et des Parcs, ce serait quoi les exigences, par exemple, comme on disait, installation du chantier, par exemple, pose des caissons, puis après ça travaux à l'intérieur des caissons? Comment le ministère modulerait ses exigences à ce moment-là pour... au regard de son champ de responsabilités?

35 **Mme ANDRÉANNE MASSON :**

40 Bien, en fait, dans la... en ce qui a trait au séquençage, dans le fond, des travaux, bien la meilleure façon de faire, c'est de s'assurer d'éviter, dans le fond, les périodes qu'on juge les plus critiques pour les espèces de... espèces fauniques, là, qui utilisent le secteur.

5 C'est sûr que compte tenu, t'sais, oui, le fleuve est utilisé aussi par l'avifaune puis par les poissons, là, deux espèces -- en fait, deux groupes d'espèces que le MFFP va porter un jugement sur ceux-ci, cependant, dans le cadre de ce projet-là en tant que tel, on a décidé de venir protéger plus qu'est-ce qui a trait à la faune aquatique, le poisson, entre autres, et on est venu, dans le fond, là, protéger la période qui était jugée critique, là, pour l'ensemble de la communauté ichtyologique qui utilisait le secteur, donc on a demandé au ministère des Transports d'éviter de travailler puis de venir perturber en eau, là, pendant les travaux pour réaliser en eau, pendant la période allant du 1^{er} mai au 15 septembre, ce qui venait englober, là, la plus grande partie du... des périodes critiques, dans le fond, pour le poisson.

10 Ceci dit, ça, ça n'est pas valable... on n'a pas demandé cette mesure-là pour les travaux qui pouvaient se faire sur un littoral exondé. Entre autres, la mise en place des jetées peut se faire, là, pendant que les... dans le fond, pendant que l'eau n'est pas dans la zone des travaux, afin, là, de venir raccourcir dans le temps, quand même, là, la mise en place de ces travaux-là, dans le fond.

15 **LE PRÉSIDENT :**

20 Parce que, c'est ça, comme le ministère dit, si... c'est plus difficile d'installer ça dans... au mois de janvier, ça fait que, il y a beaucoup de glace, donc ce serait de moduler les travaux à marée basse, quand la marée remonte, le ministère arrête, donc ils s'ajustent au cycle des marées.

Mme ANDRÉANNE MASSON :

25 [Inaudible] des jetées, parce qu'une fois que ces jetées-là sont mises, dans le fond...

LE PRÉSIDENT :

Oui.

30 **Mme ANDRÉANNE MASSON :**

... on considère qu'ils ne sont plus dans l'habitat du poisson, donc ils peuvent circuler, là, sur le dessus, parce qu'ils sont...

35 **LE PRÉSIDENT :**

Là, à ce moment-là, ils peuvent faire des travaux à longueur de journée.

40

Mme ANDRÉANNE MASSON :

5 Oui, exactement. Puis pour ce qui est justement du dérangement induit sur les oiseaux, là, dans le fond, le MFFP, comme je le disais tout à l'heure, on vient gérer aussi l'avifaune, là. Nous, c'est la faune terrestre, semi-terrestre et aquatique qu'on vient -- semi-aquatique, en fait, et aquatique qu'on vient faire nos avis dessus, mais t'sais le... plus... plus on va demander de protection, dans le fond, là, plus on risque quand même, là, d'étirer dans le temps la mise en place de ces structures-là, donc on est venu faire un compromis entre la protection de la faune aquatique et de permettre quand même, là, l'utilisation de la machinerie pendant la présence de l'avifaune, pour venir restreindre dans le temps les travaux, parce que sinon ça viendrait, là...

LE PRÉSIDENT :

15 Pour ne pas éterniser les travaux.

Mme ANDRÉANNE MASSON :

20 Oui, c'est ça, parce que sinon, on pourrait, là, venir l'étirer, là, pendant...

LE PRÉSIDENT :

[Inaudible] éternels, si on...

Mme ANDRÉANNE MASSON :

25 Oui, c'est ça. Si on évitait, là, l'utilisation par... parce que la faune, dans le fond, dans ce secteur-là, là, elle est... ces habitats-là sont utilisés à l'année par la... par les différentes faunes. Donc, on est venu comme...

LE PRÉSIDENT :

[Inaudible] les périodes critiques qui seraient...

Mme ANDRÉANNE MASSON :

35 Oui, on est venu restreindre puis on est venu utiliser la période -- en fait, on est venu protéger la période critique, là, en lien avec le poisson en tant que tel.

40

LE PRÉSIDENT :

Très bien, je vous remercie. — Du côté de Pêches et Océans?

5 **Mme MARIKA GAUTHIER-OUELLET :**

Oui, bonjour, Marika Gauthier-Ouellet. Bien, du côté de Pêches et Océans, on travaille en collaboration avec le promoteur à différentes étapes, là, dans le processus, c'est-à-dire que, actuellement et dans les derniers mois, on a travaillé en collaboration avec les différentes instances gouvernementales, MFFP, MELCC, mais également le MTQ, à définir des périodes de restriction. Tout le monde le dit, c'est la principale mesure, c'est la mesure d'atténuation la plus efficace pour atténuer, réduire les impacts sur le poisson et son habitat.

15 Donc, c'est sûr qu'il y a des travaux qui sont plus invasifs que d'autres, qui sont plus dommageables pour le poisson et son habitat que d'autres, donc l'objectif était, de notre côté, de baliser les périodes de restriction pour essayer d'aller chercher un peu de latitude pour réaliser certains travaux qui sont moins -- qui se réalisent dans des habitats qui sont peut-être moins sensibles, ou à certains moments de l'année qui remplissent des fonctions qui sont moins sensibles pour certaines espèces. Donc ça, c'est la première étape qu'on fait.

20 Maintenant, on va travailler ultérieurement à l'étape de demande d'autorisation, à Pêches et Océans -- dans quelque temps, là, pas maintenant -- mais on va travailler aussi la séquence des travaux de façon un peu plus précise, pour aller vraiment raffiner les méthodes de travail, pour réduire encore davantage les impacts sur le poisson et son habitat. Évidemment, c'est des travaux de grande ampleur, qui vont se dérouler sur un total de construction, déconstruction du pont d'au moins huit ans. Donc, c'est sûr que c'est des travaux qui sont *impactants*, même en atténuant et en réduisant le plus possible les impacts, il va y avoir des impacts résiduels qui devront être compensés, et ça, c'est en considérant également la remise en état.

30 Si vous me permettez, j'ajouterais peut-être un point par rapport à ce qui a été dit par rapport à la remise en état précédemment. Dans les dernières années, on a travaillé beaucoup dans différents chantiers de grande ampleur, des chantiers similaires, comme la construction du nouveau pont Champlain, la déconstruction du pont Champlain qui est en cours actuellement, et différentes constructions de ponts ferroviaires, par exemple, pour le REM dans la région de Montréal. Et ce qu'on réalise de plus en plus, c'est que les travaux de remise en état, on met... on fonde beaucoup d'espoirs sur les travaux de remise en état -- et c'est normal, et je pense qu'on doit continuer de pousser beaucoup sur l'importance de travailler correctement à remettre en état les habitats aquatiques qui sont impactés par des travaux temporaires -- par contre, ce qu'on réalise, c'est que ce n'est pas si simple que ça. Il ne suffit pas de retirer la pierre d'une jetée pour remettre en état l'habitat du poisson.

40

5 Donc, dans le cas présent, on l'a mentionné, c'est des travaux qui sont de grande ampleur, et les
jetées vont être là pendant de nombreuses années, avec tout ce qui vient avec; on a parlé de
compaction des sols, on parlé aussi des herbiers qui sont impactés en dessous de ces... en dessous
de... bien, pour toutes ces superficies-là. Donc, il ne suffit pas de simplement retirer l'empierrement.
10 Évidemment, avec le temps, les habitats sont résilients, on a dit que c'est des secteurs qui sont très
dynamiques, mais l'objectif d'une remise en état, c'est également de retrouver le plus rapidement
possible les fonctions d'habitats, donc on ne veut pas les retrouver dans 20 ans. Donc, de plus en plus,
on travaille à détailler davantage les programmes de remise en état et de voir venir les coups d'avance,
là, à savoir : qu'est-ce qu'on est susceptible de voir comme problématiques arriver dans un secteur
comme, par exemple, le pont de L'Île-d'Orléans?

15 Donc, on n'est pas rendu à cette étape-là, du côté de Pêches et Océans, mais c'est certain que
c'est une préoccupation qui va... sur laquelle on va se pencher sérieusement, parce qu'on est dans des
habitats sensibles et dans des habitats pour de nombreuses espèces, mais également dans des
habitats sensibles pour des espèces en péril.

LE PRÉSIDENT :

20 Très bien, je vous remercie. — Ça vous va, monsieur Boivin?

M. GUY BOIVIN :

Oui. Je vous remercie à tous pour vos bons services.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, c'est moi qui vous remercie pour votre participation. Bonne soirée.

30 **M. GUY BOIVIN :**

Bonsoir.

M. YVES TOULOUSE

35 **LE PRÉSIDENT :**

40 Alors, nous allons maintenant inviter monsieur Yves Toulouse, je crois qu'il est en salle.

M. YVES TOULOUSE :

Bonsoir.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir.

10 **M. YVES TOULOUSE :**

Bon, pour commencer, moi je pense que je vais casser le party un peu, là.

15 J'ai... en 2017, j'ai fait un plan pour le pont de L'Île-d'Orléans. Je suis allé rencontrer le MTQ -- bien, ça a été long avant de me rendre au MTQ, là, il a fallu que je voie plein de députés et puis tout ça. Puis je me suis rendu au MTQ, c'était... j'ai rencontré l'ingénieur en chef puis ainsi que Dany Hubert, qui était directeur des grands projets, puis en arrivant là, il m'a dit : « Comme ça, on va régler tous nos problèmes? » J'ai dit : « Et même plus. » Ça fait que j'ai montré mon plan, puis l'ingénieur en chef, quand il a vu ça... « Hey! J'ai tout pensé, j'ai tout vu, puis regarde, tu ne me montreras pas ça, ça fait dix ans que je travaille là-dessus. » Puis quand il a vu mon plan, il a fait : « Hein? » J'ai dit : « Tu n'as jamais pensé à ça, hein? » Il dit : « Jamais. »

20 J'ai fait un plan pour le pont qui passe sous l'autre pont déjà existant, on le fait plus bas. Le pont existant là, il a quatre-vingts... excuse, il a 180 pieds de haut. Astheure, vu qu'il n'y a plus de gros bateaux, comme le monsieur disait, on a besoin d'à peu près 60, 70 pieds pour que les voiliers puissent passer, avec des mâts de 45 pieds de haut, mettons là, à marée haute, ça fait que... puis à marée basse, bien il n'y a pas de gros voiliers qui passent là non plus, là, il n'y a pas assez d'eau, là, ils vont frotter dans le fond.

25 Ça fait que, c'est ça, ça fait qu'il y a moins de pentes, il y a moins de hauteurs. Moi, je le fais... je fais le pont puis je défais l'autre en même temps, sans arrêter la circulation. C'est ça qui était l'idée géniale là-dedans. Je le fais six voies de large en dessous. O.K.? Alors, un coup que les tabliers de chaque côté sont faits, on envoie la circulation là, on défait le milieu du pont au complet, on a juste à s'étirer les bras puis à les mettre dans les *trucks* puis à s'en aller avec. Puis après ça, on fait la réfection du milieu. Ça fait qu'on a le pont à six voies, qui est pensé pour après-demain puis après-après-demain, si jamais il y a un troisième lien qui se fait là. Ça fait qu'on n'aura pas besoin de refaire un pont dans 35 20 ans, pour dire : « Hey! On va mettre un troisième lien », il est déjà fait. Ça fait que j'ai pensé à plus loin que mon nez, mettons, là.

40 Ça fait que, c'est ça, puis il y a une piste cyclable dessus, qui devient piste de motoneige l'hiver, parce que je fais du skidoo, je suis un gars de L'Île, puis faire du *trailer* parce que le pont de glace il ne

pogne plus, ça... astheure, c'est... Ça fait qu'on passe sur la piste cyclable pour se rendre l'autre côté; ça prend une place pour les piétons puis les cyclistes, ça n'en prend pas deux, là. Puis, c'est ça.

5 Moi, j'avais rencontré monsieur Hubert, il avait reparlé à madame Caroline Simard, dans ce temps-là, puis ils ont rappelé, ils ont dit : « Ils ont jugé pertinent que vous alliez au cabinet des ministres avec ça. » J'ai monté au cabinet des ministres le 18 janvier 2018, puis j'ai rencontré monsieur François Constantin, qui était pour les libéraux. Mais à l'automne, on a changé de gouvernement, ça fait qu'on a changé de directeur des grands projets aussi. J'ai rencontré monsieur Pellerin, mais ça n'avait pas l'air à l'intéresser plus qu'il faut, là, ça fait qu'il ne m'a pas fait monter, il ne m'a pas fait retourner voir en haut.
10 Mais, j'ai dit : « Je veux retourner voir les autres qui sont là. » Puis non, ce n'était pas...

 Ça fait que, c'est ça. Moi, comme je vous dis, j'ai pensé à tout; je ne dérange pas les grenouilles, je le fais à la même place. Où est-ce qu'il est là, c'est la seule place qu'il y a du roc. J'ai monsieur Jacques Huot, ancien professeur à l'Université Laval en ingénierie, qui est venu me chercher, il dit :
15 « J'ai entendu parler de ton idée, il dit, je vais aller te chercher chez vous. » Il est venu me chercher avec sa Mercedes, il m'a amené dîner. Je lui ai tout montré mon affaire, puis dans le temps que je lui montrais mes plans puis mes choses, là, à un moment donné, je le regarde : « Vous ne regardez pas? » Il dit : « Non, il dit, je te regarde toi. » J'ai dit : « Comment ça? » Il dit : « Tu aurais fait un estifi de bon élève, il dit, tu vois en 3D, tu vois ton plan déjà fait, tout est déjà fait dans ta tête puis, il dit, tu es vraiment bon, j'aurais aimé ça t'avoir dans mes cours. » Ça fait que, j'ai dit : « Merci beaucoup, j'ai dit, moi c'était les moteurs qui m'intéressaient, ça fait que... » C'est ça. Mais tout ça pour vous dire que j'ai pensé à tout, pour ne pas déranger personne. Puis à côté, lui, il m'a montré des plans, des études qui ont été faites, puis où est-ce qu'ils veulent le faire présentement, ce n'est pas pour rien qu'il dit : « Il faut creuser au moins 80 mètres avant de pogner du dur », parce que c'est tous des sédiments de la chute
20 Montmorency, vu la configuration de la chute, elle est de même, puis le pont de L'Île est comme ça, tous les sédiments se sont tous ramassés là, ça fait qu'il faut qu'ils aillent creuser dans le fond de ça puis... pour trouver du roc, pour que ça soit solide.

 Moi, la partie que je fais, comme je vous dis, je faisais une petite partie jetée, en partant, puis
30 après ça, oup! on fait les plateaux, puis au milieu, ils peuvent faire haubans, suspendu, comme ils veulent, ce n'est pas grave, on le fait plus large, on le fait chaque côté, ça fait que le plateau au centre on le fait, il n'y a pas de problème, tout va être fait. Puis un coup que tout est démanché, on finit de rectifier. Puis pour le monsieur tantôt qui voulait garder le vieux pont, bien, c'est plate, là, mais quand j'ai un vieux sofa, moi là, j'en achète un neuf, puis je ne garde pas le vieux pour me souvenir comment
35 j'étais bien dedans, là, t'sais, c'est... c'est vraiment, là, c'est pour jeter, là, c'est fini.

 Ça fait que, c'est ça que je voulais dire, qu'il y avait d'autres solutions que des solutions qui vont coûter des milliards encore. Parce que moi, j'ai fait... je sais qu'on ne devait pas parler de troisième lien, là, mais j'ai fait toutes les études, toutes les... j'ai appelé des compagnies -- j'ai fait une job que je ne
40 devais pas faire, là -- j'ai appelé les compagnies, puis si je fais passer le tramway là, par les tunnels,

5 tout le kit, avec les voitures, ça va être pas mal plus efficace que de centre-ville en centre-ville pour un tunnel, puis on n'a pas besoin de battre de record de faire 19.2 mètres ou quelque chose, là, pour avoir le plus gros au monde, ou le pont le plus long à haubans au monde, là, ce n'est pas ça qui est important, là, c'est que ça marche, c'est juste ça qu'on veut, puis ça coûte moins cher. Ça fait que des affaires à 8 milliards, puis des affaires à 2 milliards, moi, c'est drôle, tout le projet au complet, c'est 3 milliards, puis j'ai des estimés des compagnies, ça fait que... puis ça ne fait pas dix ans, ça fait trois ans que j'ai fait faire les estimés. Parce que quand je l'ai rencontré, il m'a dit : « C'est rendu 1 milliard du kilomètre astheure. » J'ai dit : « Ah, oui? » J'ai dit : « Cibole! Je ne sais pas où vous avez appelé, là, mais, c'est ça, c'est 250 millions du kilomètre faire creuser. » Ça fait que, c'est ça.

10 Si vous avez des questions, je peux répondre à tout, j'ai toutes les réponses.

LE PRÉSIDENT :

15 O.K. Ça, vous allez nous donner... Est-ce que vous avez un document à nous remettre, un mémoire...

M. YVES TOULOUSE :

20 Je n'ai pas de documents à remettre. Moi, c'est des documents, j'ai fait signer mes plans, quand je suis allé voir tout le monde, j'ai tout fait signer mes plans.

LE PRÉSIDENT :

25 O.K. O.K.

M. YVES TOULOUSE :

30 Puis quand je suis arrivé au MTQ, monsieur Hébert a signé, puis monsieur... je pense que c'est Bouchard, Bruno Bouchard, il a dit : « Pourquoi je signerais ça? — Bien, il faut protéger son idée, t'sais. » Ça fait que, c'est ça. Puis quand monsieur Pellerin m'a appelé au garage -- parce que j'ai un garage -- il dit : « Moi je t'avertis, je ne signe pas tes plans. — Qui qui vous a dit que je faisais signer mes plans, là? » T'sais, ça fait qu'il était déjà au courant, là. Ça fait que, c'est ça, j'ai dit : « Vous n'avez pas besoin de les signer, j'ai dit, il y a à peu près 20 libéraux qui les ont vus à date, ça fait qu'il n'y a pas 35 personne qui peut prendre mon idée, là, ça fait que, c'est la mienne, là. »

40 Ça fait que, c'est ça, moi j'ai fait ça pour faire sauver de l'argent au monde, aux Québécois, parce qu'on est écoeurés de payer des affaires à ne plus finir, là, puis qui ne marcheront même pas en plus, là, t'sais, c'est... il ne faut pas se mettre la tête dans le sable, là. Un tunnel entre les deux centres-villes, ça va être jammé en dessous, ça va faire un *parking* sous-fluvial, c'est juste ça que ça va faire, là.

T'sais, ce n'est pas... Mais ça fait que, c'est ça, j'ai tout inclus ça là-dedans, moi, puis comme j'ai dit, on peut rajouter le tramway, on peut mettre n'importe quoi dedans, là.

LE PRÉSIDENT :

5

C'est ça, mais est-ce que vous pouvez nous remettre quelque chose pour qu'on puisse l'examiner?

M. YVES TOULOUSE :

10

Bien, j'ai des... c'est des croquis que j'ai faits à la main.

LE PRÉSIDENT :

15

O.K. Ça fait que si vous pouvez nous renvoyer ça, des fois, vous pouvez peut-être faire des photocopies, nous envoyer ça d'ici le 20.

M. YVES TOULOUSE :

20

Bien, je peux prendre des photos, vous l'envoyer, pour vous montrer comment je le fais, puis...
Moi, c'est drôle...

LE PRÉSIDENT :

25

Bon, on va regarder...

M. YVES TOULOUSE :

30

C'est drôle, de la manière que je l'ai fait -- je l'ai expliqué à monsieur Huot -- trois ans, tout est fait, là, pour le pont de L'Île, puis deux ans de plus, le troisième lien est fait avec, là. En cinq ans, je fais tout, là.

LE PRÉSIDENT :

35

O.K.

M. YVES TOULOUSE :

40

Ça fait que je ne comprends pas pourquoi qu'eux autres ça prend dix ans faire une affaire puis dix ans faire l'autre, puis là, il faut que tu fasses une jetée pour défaire lui, puis une jetée pour faire l'autre,

puis là, il faut que tu redépasses ça, puis là, après ça il faut que tu creuses. Moi, c'est drôle, je le fais là, bang! puis c'est fini. Je ne le sais pas comment ils pensent. Je ne suis pas ingénieur, je suis ingénieur, c'est tout.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, si vous pouvez nous donner des documents pour qu'on puisse examiner ça.

10 **M. YVES TOULOUSE :**

Oui, il n'y a pas de problème, je peux vous faire des photocopies de ce que j'ai fait comme croquis...

15 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous nous enverrez ça d'ici le...

20 **M. YVES TOULOUSE :**

... puis l'expliquer le mieux que je peux, là, dessus, là.

LE PRÉSIDENT :

Ça serait apprécié, on pourra regarder ça. D'ici le 20 décembre.

25

M. YVES TOULOUSE :

Oui. Moi, c'est ce que je trouve qui va moins déranger, puis en plus, ce qui coûte cher, c'est de refaire tous les accès, puis là, je ne change même pas les accès, je le fais à la même place. Ça fait que tout refaire tout le paysage d'un bord, le paysage de l'autre, là, ce n'est pas ça qu'on veut, on veut juste un pont qui marche. Puis moi, deux ans que je disais, le pont, j'ai mis trois pour être certain de ne pas me tromper, parce qu'il faut travailler avec les marées, puis justement, juste en été, là. Mais la manière que je le faisais, là, deux ans, j'étais pas mal capable de le faire. Bien, ce n'est pas moi qui va le faire, là, mais, je veux dire, j'étais capable de le gérer pour qu'il se fasse.

35

LE PRÉSIDENT :

On va examiner ça, mais comme vous avez pu écouter tout à l'heure, bien c'est sûr que les ministères, au niveau protection de la faune, pose des périodes où il ne faudrait pas qu'il y ait de travaux dans l'eau.

40

M. YVES TOULOUSE :

5 Oui, mais c'est ça que je vous dis, c'est les mêmes périodes qu'eux autres, c'est à marée basse, *anyway*, qu'il faut travailler, on ne peut pas travailler à marée haute, là, il n'y a pas rien à faire là, là, mais à marée basse, quand tu as fait tout ton chose, puis un coup que tu as coulé un pilier puis tes affaires sont faites, bien après ça il te reste juste la partie haubans à mettre, puis ça, bien ça se fait en usine, puis après ça ils vont juste installer les morceaux, là, ça fait que...

LE PRÉSIDENT :

10 O.K.

M. YVES TOULOUSE :

15 Ça prend des barges justement pour l'installer, là, mais...

LE PRÉSIDENT :

20 O.K.

M. YVES TOULOUSE :

25 C'est ça, puis après ça, bien tu mets des grues puis tu démanches l'autre puis tu le mets dans un camion puis ils s'en vont avec. Ce n'est pas plus dur que ça.

LE PRÉSIDENT :

30 Vous pouvez nous donner ça, pour pouvoir jeter un coup d'oeil sur votre proposition.

M. YVES TOULOUSE :

35 Il n'y a pas de problème, monsieur.

LE PRÉSIDENT :

Ça va nous faire plaisir.

M. YVES TOULOUSE :

40 Parfait, merci.

MOT DE LA FIN

5 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

10 Donc, on m'indique que monsieur Toulouse était le dernier intervenant de la soirée. Il y avait quelqu'un d'autre qui avait manifesté un intérêt, mais finalement, on n'a pas pu le rejoindre, donc nous allons terminer pour la soirée. Alors, nous allons reprendre les travaux demain à 13 h 30, ici même, donc entre-temps...

15 Oui, c'est vrai -- je l'ai oublié plusieurs fois -- on avait demandé, en rencontre préparatoire, au ministère des Transports certains des tableaux. Alors, monsieur, on peut finir la soirée comme ça, monsieur Pellerin, si vous pouvez nous... faire le -- procéder au dépôt officiel des documents qu'on vous avait demandés. Alors, c'est surtout des... on voulait être sûr de ne pas se tromper pour des calculs de... justement, d'empiètement, là. Alors, monsieur Pellerin.

20 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Oui, je vais vérifier, là, mais... je pensais que ça avait été fait, mais je vais m'assurer que ça se fasse dans les meilleurs délais.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Donc... — Oui, madame Fortin?

30 **LA COMMISSAIRE :**

Non, c'était juste pour préciser que, oui, ça a été fait...

35 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

O.K.

40 **LA COMMISSAIRE :**

... mais peut-être juste de nous... de le dire officiellement...

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

O.K. O.K. O.K.

5 **LA COMMISSAIRE :**

... pour que ça soit sur transcription.

10 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Excusez. Donc, on...

LE PRÉSIDENT :

15 Indiquez à tout le monde... c'est pour... parce que nous, on va les mettre en ligne...

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

O.K.

20

LE PRÉSIDENT :

... mais c'est pour indiquer aux gens qui nous suivent, des ministères, le public et autres, qu'est-ce que vous nous... vous avez déposé, simplement, là, l'expliquer brièvement.

25

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

Parfait. Demain, on pourra débiter avec la liste, dans le fond, c'est ce que probablement...

30 **LE PRÉSIDENT :**

On commencera la séance avec ça, donc vous direz qu'est-ce que vous avez remis à la commission; c'est des calculs, le tableau.

35 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Parfait.

40

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci.

5 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Trop de courriels, je n'ai pas vu celui-là.

LE PRÉSIDENT :

10

Donc, avant de procéder... Là, je veux être sûr de ne rien oublier. Donc, il faut que je rouvre l'ordinateur.

15

Donc, ce qui est important... Donc, très important -- si je ne le fais pas, je vais me faire taper sur les doigts, je vous le dis, mais c'est très important, c'est sincère. 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 pour vous faire participer, alors n'hésitez pas à partager vos commentaires. Je vous remercie à l'avance de bien vouloir remplir sur place -- on a des questionnaires sur place -- mais on l'a également... il est accessible dans notre site Web, sur la page concernant le présent dossier.

20

25

C'est sûr que là, on a affaire avec la situation de la COVID-19, donc vous avez pu remarquer qu'on fonctionne avec un genre de mode hybride, donc on avait des personnes qui sont en salle, des personnes à distance, aussi bien pour les citoyens que pour les personnes-ressources. Habituellement, on s'organisait pour avoir du café, là, c'est... au moins, on a de l'eau. C'est sûr qu'en situation normale, on a... les gens peuvent... c'est plus convivial un peu, pendant les pauses, les gens peuvent plus se parler, là on est pris avec quand même des contraintes, mais n'hésitez pas à remplir le fameux questionnaire. C'est bon aussi pour les personnes-ressources, si vous voulez le remplir pour... si vous avez des commentaires à faire ou des suggestions à faire, alors n'hésitez pas.

30

Sur ce, il est 22 h 35, donc je vous souhaite une excellente fin de soirée, et au plaisir de vous voir demain, à 13 h 30.

35

LEVÉE DE LA SÉANCE À 22 h 35
SÉANCE AJOURNÉE AU 14 DÉCEMBRE 2021, À 13 h 30

40

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 webdiffusion, le tout conformément à la loi.

5

Et j'ai signé,

10

Isabelle Goyette
Isabelle Goyette, s.o.

15

20

25

30

35

40