

Séance de l'après-midi du 14 décembre 2021

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

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

**CONSULTATION PUBLIQUE CIBLÉE
PROJET DE CONSTRUCTION DU NOUVEAU PONT DE L'ÎLE D'ORLÉANS**

VOLUME 1

Séance tenue le 14 décembre 2021 à 13 h 30
Hôtel Ambassadeur Québec
3401, boul. Sainte-Anne
Québec (Québec)

En direct sur Internet

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 14 DÉCEMBRE 2021

MOT DU PRÉSIDENT..... 1

PÉRIODE DE QUESTIONS :

Mme JESSICA RACINE-LEHOUX..... 7

SUSPENSION

REPRISE

PÉRIODE DE QUESTIONS :

Mme JESSICA RACINE-LEHOUX..... 9

M. PAUL CRÊTE..... 15

M. JOCELYN LABBÉ..... 32

PAUSE

REPRISE

PÉRIODE DE QUESTIONS :

M. JOCELYN LABBÉ..... 44

MOT DE LA FIN..... 65

**FIN DE LA DEUXIÈME PARTIE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE
LEVÉE DE LA SÉANCE À 15 h 54**

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 14 DÉCEMBRE 2021
MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5

Mesdames et messieurs, bonjour, et bienvenue à cette deuxième séance de la consultation ciblée sur le projet de construction du nouveau pont de l'Île-d'Orléans par le ministère des Transports. Avant de laisser la parole aux participants, je désire vérifier si l'initiateur a déposé le nouveau document ou désire donner un complément d'information.

10

Alors, monsieur Pellerin.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

15

Oui, bonjour, monsieur le président. Dans les choses qui nous avaient été demandées hier, on a effectivement certaines précisions. Tout d'abord, j'aimerais confirmer le dépôt de trois tableaux synthèses des empiétements dans les milieux humides et hydriques et dans l'habitat du poisson qui ont été extraits de l'étude d'impact. Donc, c'est des documents qui vous ont été transmis.

20

Ensuite, au niveau du tirant d'air, il y a eu des questions qui ont été soulevées hier, donc on confirme, là, qu'il y a un... c'est 30 mètres, le tirant d'air. C'est suite à une consultation auprès de Transport Canada. À titre comparatif, le pont actuel a 32 mètres de tirant d'air. Au niveau du gabarit de navigation, on parle de 183 mètres, ce qui est identique à ce qu'il y a actuellement sous le pont de l'Île-d'Orléans.

25

Pour ce qui est ensuite des schémas, on pourrait déposer deux schémas : un de la côte et un de l'intersection, qui vont permettre de mieux visualiser les aménagements qui seront faits à ces endroits. Et dernière chose, au niveau des types de pont qui ont été étudiés, on a regardé... bon, évidemment, c'est des choses qui ont été regardées dans le cadre de l'étude des solutions. Malheureusement, c'est un document qui ne peut pas être rendu public avant le dépôt du dossier d'affaires et qu'il soit autorisé par le conseil des ministres. Par contre, on pourrait prendre en délibéré et regarder la possibilité de faire des extraits ou une liste en points de forme des solutions qui ont été étudiées et vous la déposer.

30

LE PRÉSIDENT :

35

Très bien, merci. Tout à l'heure, on pourra revenir sur ce point-là avant d'inviter notre premier participant.

40

Maintenant, du côté des personnes-ressources, donc, la même chose, s'il y a des compléments d'information ou des documents, donc je vais donner la parole, tout d'abord, à Pêches et Océans.

M. DOMINIQUE BOULA :

5 Oui, bon après-midi tout le monde. Oui, il y avait une question hier concernant les dragages qui ont été effectués sur le chenal nord, donc entre l'île d'Orléans et Québec. Bien la voie navigable a différents endroits où il y a des dragages qui peuvent survenir tout le long du fleuve Saint-Laurent entre Montréal et un peu en amont des ponts. Plus près de Québec, ça recommence ce qu'on appelle la traverse nord, donc entre l'île d'Orléans et l'île Madame, sur le côté sud de l'île d'Orléans, pour atteindre la rive nord du fleuve Saint-Laurent. Mais dans le tronçon qui nous intéresse, le chenal nord entre l'île d'Orléans et Québec, il n'y a pas vraiment de dragage en lien avec la navigation, ça fait qu'il n'y en a pas de dragage en lien avec la navigation, la voie navigable.

10 Ceci dit, il peut quand même... il y a eu quand même des petits dragages *local*, autour du Port de Québec, embouchure de la rivière Saint-Charles, qui sont beaucoup plus localisés, mais on n'est pas directement dans le secteur du pont, puis on n'est pas dans un esprit de grand dragage relié à la navigation.

LE PRÉSIDENT :

20 Très bien, je vous remercie. C'est tout, vous n'avez pas d'autres points, c'est beau?

M. DOMINIQUE BOULA :

Oui, c'est beau.

25 **LE PRÉSIDENT :**

C'est beau, très bien.

M. DOMINIQUE BOULA :

30 À moins que vous ayez d'autres questions?

LE PRÉSIDENT :

35 Non, non, c'est ça, je voulais être sûr de ne pas vous couper la parole, c'est simplement ça.

M. DOMINIQUE BOULA :

40 O.K., parfait.

LE PRÉSIDENT :

Maintenant, du côté du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

5

Mme MARIE-ÈVE THÉRIAULT :

Oui, monsieur le président, au niveau du ministère de l'Environnement, on a également fait les vérifications à savoir si des dragages avaient été autorisés dans le chenal nord de l'île d'Orléans, puis nos archives nous permettent de monter à peu près jusque dans les années 90, puis on n'a pas trouvé d'autorisation en lien avec la navigation. Par contre, il pourrait y avoir des autorisations qui soient requises pour des travaux de dragage, mais à d'autres fins, comme par exemple dans des marinas ou bien dans des travaux d'entretien de ponceaux ou de... plutôt d'exutoires pluviaux.

10

15

LE PRÉSIDENT :

Très bien, je vous remercie. Donc, ça fait le tour.

20

Maintenant comme j'ai dit, avant de passer à notre premier participant, en lien, justement, avec les variantes étudiées, donc vous avez mentionné une analyse du critère, donc j'imagine qu'elle est contenue à l'intérieur de l'étude d'opportunité, les études de variantes. Hier, on avait posé la question à savoir si c'était possible de rapprocher, par exemple, justement, ça peut être une variante, je ne sais pas si vous l'avez étudiée, mais de rapprocher le futur pont du pont existant pour voir s'il n'y avait pas moyen d'optimiser l'utilisation des remblais, donc c'est-à-dire des digues, des choses comme ça. Vous nous avez simplement dit « non, parce qu'on a le meilleur... c'est la variante de moindre impact ». C'est ça que vous nous avez répondu hier, monsieur Pellerin. C'est sûr, par expérience, nous, on pose des questions, mais là, vous nous dites « c'est la variante de moindre impact », mais vous ne nous avez pas fourni un document qui montre que c'est la variante de moindre impact, ou du moins, que rapprocher le futur pont, disons, à 30, 40 mètres du pont existant, ça ne serait pas une variante... ça serait une variante de plus d'impact, autrement dit.

25

30

35

Donc, c'est important pour nous, parce que par le passé, bon, ce n'est pas la première fois, puis ça peut arriver, des choses comme ça, mais si, nous, une fois qu'on fait notre analyse, on juge que l'explication donnée est trop lacunaire ou incomplète, bien, ça veut dire que, nous, on peut... on considère que c'est un enjeu, mais après ça, on peut dire, dans notre rapport, bien, par exemple, on s'adresse au MELCC, de dire : le MELCC devrait demander une étude complémentaire pour vraiment faire la démonstration. Ça fait que je ne sais pas qu'est-ce que... on sait que ce n'est pas dans l'étude d'impact, la notion de solution de moindre impact si on se rapproche du pont. Je ne sais pas si c'est dans l'étude d'opportunité, je ne sais pas si c'est dans un autre document. Donc, ça veut dire qu'à partir du moment que... là, je ne le sais pas parce que je ne veux pas demander d'étude d'opportunité, par

40

5 exemple, puis de dire « bien, ce n'est pas dedans », hein. Ça fait que... mais si vous me dites « c'est dans l'étude d'opportunité », bien là, ça peut nous intéresser d'avoir au moins les extraits pertinents. Donc, dans ce cas-ci, est-ce que c'est... la démonstration que la position du pont, du futur pont, c'est la variante de moindre impact, est-ce que c'est documenté quelque part dans vos informations, monsieur Pellerin?

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

10 Oui. En plus de vous avoir dit que c'était vraiment le tracé qui empiétait le moins, et cetera, j'ai parlé aussi de la construction, du maintien de la circulation sur le pont actuel, aussi de l'espace pour la machinerie pour travailler entre les deux... en fait, il ne faut pas trop se coller au pont actuel pour construire le nouveau pont. C'est d'autres facteurs qui ont contribué. Mais je pourrais demander à notre

15 extraire, Bruno Beauregard, de compléter, puis si vous avez besoin d'informations supplémentaires, on pourra colliger puis déposer, et si on peut le faire.

LE PRÉSIDENT :

20 (Inaudible) à ce moment-là de ramasser l'information et donner à ce moment-là un... là, on peut faire une explication verbale, mais après ça, si vous pouvez nous donner du concret, hein, parce que si on juge que c'est insuffisant, c'est trop lacunaire, bien on va... logiquement, dans le rapport, puis je l'ai déjà fait par le passé dans différents dossiers, lorsqu'on juge que c'est lacunaire, bien, on dit « bien là, on estime qu'il y aurait besoin d'études complémentaires ». Donc, je vais laisser aller votre collègue.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

25 Oui. Donc, j'inviterais Bruno Beauregard à prendre la parole.

LE PRÉSIDENT :

30 Alors, bonjour, monsieur Beauregard.

M. BRUNO BEAUREGARD :

35 Bonjour. En fait, lors de la préparation du projet, on a regardé effectivement une multitude d'options, mais on a aussi travaillé sur des scénarios de réhabilitation, de réparation du pont existant. Dans le cadre de ces travaux-là, de ces études-là, on a aussi réalisé certains travaux de densification des sols. On le sait, les sols du fond marin, le fond fluvial, à cet endroit-là, a un potentiel de liquéfaction assez important, et on a réalisé des essais de densification qui ont démontré que les vibrations ont une incidence notable sur les fondations du vieil ouvrage.

40

5 La pile, on a réalisé deux essais différents, puis sur la pile 10 et 11 – ou 11 et 12, je ne me souviens plus exactement les numéros – mais ils sont similaires, de toute façon, et le pont s'est enfoncé de quelques centimètres lors de la réalisation de ces travaux-là. L'envergure des travaux de fondation à faire sur le nouvel ouvrage aurait des incidences similaires aux travaux qu'on a faits de densification des sols. Donc, dans la mesure où est-ce qu'on veut garder la circulation intacte sur le pont existant, on doit s'éloigner le plus possible pour occasionner des... pour éviter d'occasionner des incidences sur le maintien du pont existant en fonction lors de nos travaux de construction.

10 C'est dans cette mesure-là qu'on a évidemment écarté les options qui sont à proximité. On veut garde aussi de l'espace, comme le disait monsieur Pellerin, pour pouvoir construire, donc de l'espace de part et d'autre, puis on sait que les... le vieil ouvrage est aussi condamné à être démolì, donc on ne veut pas, lors de la démolition, non plus avoir un risque d'occasionner des bris sur l'ouvrage nouvellement construit s'il est quand même trop près. L'ouvrage existant n'est quand même pas très haut, mais relativement haut quand même, et disons que pour... par mesure de prudence et de sécurité, on préfère garder un espace significatif entre les deux ouvrages pour avoir l'assurance qu'il n'y ait pas de problème autant lors de la construction du nouvel ouvrage que de la démolition de l'ancien. Je ne sais pas si ça répond bien à vos interrogations?

20 **LE PRÉSIDENT :**

25 En partie. Ça apporte des précisions. Maintenant, excusez-moi, vous avez mentionné deux études géotechniques. Est-ce qu'il y a moyen d'avoir au moins les conclusions des deux études géotechniques? À ce moment-là, on aurait du concret, nous. Nous, il nous faut de la matière sur laquelle travailler, comme on dit, lors de notre analyse. Donc, on souhaiterait avoir au moins les conclusions des études géotechniques, monsieur Beauregard, auxquelles vous faites mention. Sinon les études au complet, là.

30 **M. BRUNO BEAUREGARD :**

En fait, c'est...

LE PRÉSIDENT :

35 Mais au moins la conclusion qui dit qu'il faut garder un facteur de sécurité, par exemple, au niveau de la distance à cause des vibrations. Donc, dont un avis technique d'ingénieur, à ce moment-là, officiel. Monsieur Pellerin? Excusez-moi, monsieur Pellerin veut prendre la parole.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

40 Bien, en fait, on comprend le besoin de la commission, puis on va regarder qu'est-ce qu'on peut

fournir qui va venir répondre à vos interrogations de façon scientifique, disons-le comme ça.

LE PRÉSIDENT :

5 Oui. Il faut comprendre, parce que sans présumer exactement du côté des ministères, eux
peuvent avoir la même réaction parce que quand on dit, par exemple, pour ce qui est des milieux
hydriques et humides, le Ministère dit, d'après la loi, c'est éviter, hein – « minimiser », je n'aime pas le
terme parce que c'est plutôt réduire et... t'sais, autrement dit, et compenser à la suite. Donc, les
10 ministères aussi, j'imagine, je ne sais pas si vous leur avez remis déjà ces études techniques là, mais
d'après moi, sont susceptibles de vouloir en savoir plus long eux aussi, s'il n'y a pas moyen de réduire
les empiétements temporaires, par exemple.

15 Donc, si vous êtes capable de nous fournir de l'information, ça serait important. Si on ne l'a pas,
bien, ça veut dire, à ce moment-là, on retournerait à la case départ, un peu de ce que je disais tout à
l'heure. Donc, ce serait... vous comprenez l'importance de le faire. Ça peut être utile pour les ministères
aussi de... MFFP, Pêches et Océans, notamment, le ministère de l'Environnement aussi. Donc, vous
voyez un peu l'enjeu qui est derrière ça.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

20 Oui.

LE PRÉSIDENT :

25 On fera un suivi avec vous pour l'information. Sinon, bien, vous pouvez nous faire un document
synthèse vous-même en nous indiquant à quel moment telle étude, la conclusion qui est arrivée, mais
en tout cas, au moins pour qu'on ait une matière intéressante sur laquelle travailler.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

30 Parfait.

LE PRÉSIDENT :

35 Très bien, je vous remercie.

Et maintenant... oui. Pardon? Oui, monsieur Beauregard, avez-vous quelque chose à rajouter?

40

M. BRUNO BEAUREGARD :

5 Bien, juste un complément d'information : ce n'est pas des études géotechniques qu'on a réalisées, quoi qu'il y avait des géotechniciens dans l'équipe, mais c'est des études vraiment de réalisation de travaux. On a fait des travaux de densification, puis on a documenté l'impact sur l'ouvrage existant.

LE PRÉSIDENT :

10 O.K. Très bien, je vous remercie de la précision. En passant, c'est ça, tout à l'heure, on a fait ouvrir le registre, donc c'est toujours possible pour les gens qui sont dans la salle ou à l'extérieur de s'inscrire. Ceux qui n'ont pas encore participé, hier soir, donc, peuvent s'inscrire au registre. Il est ouvert jusqu'à 14 h 30. Donc, sauf avis contraire de ma part, bien entendu, mais c'est pour les gens qui n'ont pas encore participé. On verra si on a du temps à la fin de l'après-midi pour éventuellement laisser une
15 opportunité à des gens qui ont déjà participé de venir, mais on donne bien entendu une priorité aux gens qui n'ont pas encore participé.

20 Encore une fois, les gens vont être appelés. Donc, on a déjà des gens qui sont inscrits, qui se sont inscrites à l'avance, et aussi une personne qui s'est inscrite hier soir. Donc, pour l'instant, on a trois participants qui veulent participer. On verra si on ajoute, à la fin, d'autres participants, et si on peut permettre à des gens qui ont déjà participé de réintervenir.

Alors, maintenant, je vais appeler Jessica Racine-Lehoux. On m'a dit qu'elle était à distance.

25 **Mme JESSICA RACINE-LEHOUX :**

Effectivement, je suis à distance sur Teams.

LE PRÉSIDENT :

30 Bonjour. Alors, à vous la parole.

Mme JESSICA RACINE-LEHOUX

35 **Mme JESSICA RACINE-LEHOUX :**

40 Bien, bonjour. Premièrement, un grand merci pour la tribune aujourd'hui. En fait, comme vous pouvez voir dans mon fond d'écran, je représente l'organisme Canot Kayak Québec, qui est un organisme panprovincial, en fait. Puis notre mission, en fait, c'est de rendre accessibles et sécuritaires

les plans d'eau pour la pratique du canot, et dans le coin du Québec et de l'île d'Orléans, spécialement du kayak de mer.

5 Donc, en fait, ma question, je vais avoir une petite présentation qui va durer même pas deux minutes, de qu'est-ce qu'on fait un peu, c'est quoi le projet qu'on fait dans le coin de l'île d'Orléans, à peu près deux minutes, puis après ça, je pose ma question. Ça devrait être simple et efficace.

LE PRÉSIDENT :

10 Très bien, allez-y.

Mme JESSICA RACINE-LEHOUX :

15 Donc, je partage, en fait, ma... hein?

LE PRÉSIDENT :

J'ai dit « très bien, allez-y ».

20 **Mme JESSICA RACINE-LEHOUX :**

25 O.K., parfait. C'est bon. Donc, voici la courte présentation, en fait, s'il y a besoin ou s'il y a une adresse à laquelle je peux l'envoyer. En fait, c'est le projet de la Route bleue. Moi, mon poste chez Canot Kayak Québec, c'est chargée de projet de la Route bleue. Donc, la Route bleue, en fait, c'est Canot et Kayak Québec le... je pourrais dire l'organisme porteur. On est principalement financé par le ministère de l'Éducation provincial, puis comme je vous disais, on vise à rendre accessibles tous les plans d'eau, notamment le fleuve Saint-Laurent... notamment le fleuve Saint-Laurent. Donc, je vous ai agrandi ça, j'ai vu le *chat*.

30 Donc, à gauche, c'est qu'est-ce qu'on fait, puis on a plusieurs ressources à l'interne pour mettre de l'avant le projet. La vision de la Route bleue, en fait, c'est que les plans d'eau sont des joyaux uniques au Québec. On a, en fait, un bassin hydrique vraiment incroyable au Québec, puis, bien, nous, qu'est-ce qu'on veut faire, c'est que ça soit accessible pour la pratique des activités de pagaie. Donc, en fait, je peux la transmettre par la suite, ça ne dure même pas deux minutes. Et puis, donc ..

35 **LE PRÉSIDENT :**

40 Excusez-moi, madame Lehoux... madame Lehoux, excusez-moi, c'est parce que là, j'essaie de faire mettre votre présentation, c'est une toute petite fenêtre à l'écran, donc personne n'est capable de la voir et de la lire. O.K., seriez-vous capable, votre présentation, de la mettre en plein écran, par hasard?

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

5

Mme JESSICA RACINE-LEHOUX :

Oui. Donc, parfait. Donc, j'étais rendue à la vision de c'est quoi notre projet de la Route bleue. Puis, bien, c'est ça, c'est de permettre les activités de pagaie d'une façon sécuritaire partout au Québec. Dans le coin de Québec, on veut... on parle notamment de la rivière Saint-Charles, notamment de la section de la Haute-Saint-Charles. Donc, on passe autour du fleuve, puis moi, je vais vous entretenir du fleuve, aujourd'hui, avec ma question.

15 La Route bleue, vous allez potentiellement en entendre parler dans les prochaines années, c'est l'équivalent un peu de la Route verte pour le vélo, mais là, c'est la Route bleue pour les embarcations. On s'en va vers la même chose. Puis ensuite de ça, bien, en fait, c'est qu'on veut... on veut que ça devienne un moteur écotouristique, comme un parcours pour mettre en valeur le Québec. Puis finalement, en fait, les quatre axes de développement de la Route bleue, c'est évidemment la sécurité sur l'eau, l'écoresponsabilité, les accès durables – moi, c'est surtout ce point-là que je désire vous interpellier aujourd'hui – et éduquer les pagayeurs sur... bien, oui, pagayer, là, mais aussi sur le patrimoine. Bon, bref, éduquer sur qu'est-ce qu'on trouve au Québec.

25 La Route bleue s'adresse au grand public. Grand public, donc, qu'est-ce que je veux dire par là, c'est que c'est des parcours qui se font de façon autonome. On... dans le coin de Québec, vu qu'il y a des marées quand même, on vise une clientèle qui se veut relativement intermédiaire, avancée ou experte, mais quand même, on veut rendre accessible le fleuve Saint-Laurent : c'est ça notre but. Et puis, là, donc, ça, c'est... en fait, je vous ai fait une présentation rapide de c'est quoi la Route bleue. Notre parcours, en fait, envisagé est celui-ci : c'est de partir de la baie de Beauport pour aller juste un petit peu plus loin en passant sous le pont de l'Île-d'Orléans. Je pourrais dire, l'enjeu qu'on a avec la situation actuelle, c'est que tout ce parcours-là n'a aucune aire de repos, n'a aucune aire de sortie d'urgence, et le... comme vous pouvez voir, le pont est exactement dans le milieu.

35 Donc, le pont pourrait, surtout... je pourrais dire les bretelles – bien, en fait, en dessous du pont, soit du côté... en fait, surtout du côté de Québec, ma question est alors la suivante : est-ce que c'est possible d'aménager, soit du côté de Québec ou du côté de l'île, des accès et des mises à l'eau sécuritaires pour les embarcations non motorisées? Qu'est-ce que je veux dire par là, c'est que, premièrement, on a notre parcours ici qu'on envisage de faire d'ici deux à cinq ans, puis la bretelle du côté de Québec, en fait, en dessous du pont, ça pourrait être... quand je parle d'aire de repos ou de mise à l'eau, je parle d'à peu près trois pieds de large. Ça peut être en gravelle, ça peut être en sable, mais juste quelque chose qui est déjà emménagé, puis qu'au moins une auto peut se mettre là. Donc,

40

ça, ça nous permettrait d'avoir une mise à l'eau.

5 Si la possibilité d'avoir des voitures, si c'est impossible à faire, bien, ne serait-ce que d'avoir un pan, un pan en dessous, je pourrais dire, ici, juste en dessous du pont où est-ce qu'on peut juste prendre une pause pour prendre une barre tendre. Ça permettrait, en fait, d'avoir un point d'arrêt sécuritaire pour être capable de faire du point A au point B en prenant une pause. Ça c'est du côté de Québec.

10 Du côté de l'île d'Orléans, d'avoir aussi une mise à l'eau en dessous du pont, en dessous comme d'un pilier ou proche du pont, peu importe, bien, ça permettrait d'avoir un parcours vers... vers le nord de l'île d'Orléans. C'est pour ça qu'on n'en a pas envisagé, parce qu'on n'a pas de mise à l'eau nulle part dans ce coin-là. Donc, ma question, c'est celle-là : est-ce possible d'avoir des mises à l'eau en dessous du pont, sécuritaires, pour les embarcations non motorisées?

15 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, on a abordé un peu le sujet hier soir...

20 **Mme JESSICA RACINE-LEHOUX :**

Hier?

LE PRÉSIDENT :

25 ... avec les gens de Stratégies Saint-Laurent. Donc, on va retourner du côté de monsieur Pellerin, on peut la décomposer. Donc, rampe de mise à l'eau, on va revenir sur ça, puis après ça, on regardera pour... si ce n'est pas possible, des questions d'aire de repos ou de sortie d'urgence.

30 Monsieur Pellerin.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

35 Oui. Comme on l'a mentionné hier, au niveau des mises à l'eau, il y a des enjeux au niveau de la sécurité des... on parlait d'un stationnement sur la rive nord. Ça a été regardé, puis il n'y a pas possibilité d'assurer un accès sécuritaire aux utilisateurs pour qu'ils puissent utiliser, le cas échéant, une rampe ou une... un site pour mettre à l'eau leur embarcation.

40 Du côté de l'île d'Orléans, bon, il y a d'autres enjeux comme je vous disais, il y a un petit stationnement qui est pour une aire de service pour le Ministère qui sera implantée, mais quand même à une bonne distance de marche du bord du fleuve. Il y a la question des marées, aussi, qui rend

beaucoup moins attrayante l'utilisation de ces... ces rampes à l'eau là étant donné qu'il y a beaucoup de mouvement de l'eau, puis il y a l'empiétement supplémentaire dans les milieux sensibles et les milieux humides qu'on souhaite minimiser.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Pour faire un chemin d'accès, par exemple, pour une véhicule?

10 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Exact.

LE PRÉSIDENT :

15 Ça serait ça, l'entrave principale. Si ce n'est pas possible, est-ce que... comme madame Racine-Lehoux l'a dit – Lehoux, excusez-moi – d'aménager au moins une aire de repos... parce que, à la limite, je ne le sais pas, des fois, il peut y avoir de très petites embarcations que les gens peuvent apporter, même s'ils ont une distance à parcourir. S'il y a un accès entrée, sortie, mais des fois, quelqu'un pourrait se stationner, même s'il a loin à faire, il pourrait accéder, en marchant, deux
20 personnes transportent un kayak, des choses comme ça. Donc, est-ce qu'il y a moyen, néanmoins, de pouvoir aménager une sortie d'urgence ou une aire de repos, ou à la limite, quelqu'un qui apporte *manu militari* son canot ou son kayak pour le mettre à l'eau, mais sans que ça soit, à ce moment-là, un véhicule automobile?

25 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Bien, sur le... du...

30 **Mme JESSICA RACINE-LEHOUX :**

(Inaudible) ou encore que l'accès (inaudible) si l'accès se fait juste par l'eau, ça deviendrait une aire de repos. Mais en tant que tel, si l'accès se fait juste par l'eau à marée haute, moi, je pourrais dire que c'est déjà une possibilité qu'on a de plus que qu'est-ce qu'on a actuellement.

35 **LE PRÉSIDENT :**

40 C'est ça qu'on va voir, parce que du côté de... ce que j'ai compris de l'explication hier, du côté de la rive nord, bien, il n'y a pas vraiment d'accès, d'un façon ou d'une autre, à cause de la présence de la route 138. Il n'y a pas d'accès possible pour les véhicules automobiles de ce côté-là. Il peut y avoir... il y a des accès piétonniers, essentiellement, puis le stationnement, je ne sais pas il est où, le plus proche,

j'ai l'impression que le stationnement le plus proche, il est dans le parc de la Chute-Montmorency. Donc, ça veut dire que les gens auraient à transporter un kayak ou un canot, donc il faut que ça soit une assez petite embarcation.

5 Du côté de l'île d'Orléans, bien, on voit que, c'est ça, même à marée basse ou à marée haute, le stationnement est assez loin, puis ce qu'on nous dit aussi, c'est que, du côté des ministères, la question fondamentale, d'après moi, pour un ministère, puis on pourra faire confirmer ça par madame Thériault, c'est : est-ce que l'aménagement est nécessaire, en vertu de la loi, qui dit qu'il faut éviter, minimiser et/ou... et, ultimement, compenser. Donc, c'est ça, est-ce que c'est possible ou sécuritaire. Donc, c'est
10 ça les questions, je pense, fondamentales quand on parle de l'accès par automobile, là. Je pense que c'est ça, l'enjeu principal. Ça peut être différent pour un accès piétonnier ou une aire de repos où les gens peuvent aussi sortir, puis quelqu'un peut aller les chercher si quelqu'un est blessé, là.

Donc, monsieur Pellerin.

15

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

Bien, c'est ça, au niveau des distances de marche, il y a... du côté nord, il y a quand même des enjeux, comme vous l'avez mentionné. Du côté de l'île d'Orléans, la distance est quand même assez
20 importante, puis ça a été discuté, aussi, avec la municipalité et avec la MRC, puis ce n'est pas une avenue qui avait été... une solution qui avait été conservée pour le moment.

Pour ce qui est d'avoir un point de repos, ça pourrait être regardé, un peu dans le même principe du respect de l'environnement puis du bénéfice d'utilisation, étant donné les marées qui seraient... donc,
25 de voir qu'est-ce que ça pourrait nécessiter comme investissement et comme impact sur l'environnement. Ce qu'on me souligne, c'est qu'il y a quand même des projets à courte distance du point de mise à l'eau.

Mme JESSICA RACINE-LEHOUX :

30

(Inaudible) mais la définition (inaudible) ça peut trois pieds à marée haute, puis ça (inaudible).

LE PRÉSIDENT :

Excusez-moi, on va laisser finir... va laisser finir monsieur Pellerin, puis on va vous redonner la
35 parole après, madame Lehoux.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

40

On me souligne qu'il y a des projets de mise à l'eau à proximité de l'île d'Orléans qui sont sur la

table à dessin.

LE PRÉSIDENT :

5 Quand vous dites « proximité », c'est quoi?

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

10 À Boischatel.

LE PRÉSIDENT :

15 À Boischatel, O.K. O.K. Mais Boischatel, ça commence... c'est tout de suite à côté de la chute Montmorency, mais c'est assez éloigné aussi. Mais en tout cas, il reste que de la façon qu'on discutait aussi avec les gens de Stratégies Saint-Laurent hier, hein, comme ils suggéraient, ça pouvait être de dire : bien, pouvez-vous... on aimerait ça pouvoir discuter de façon plus à bâtons rompus, voir des possibilités, là. Alors, ça pourrait être des conclusions comme ça qu'on pourrait arriver dans notre rapport, là. Bien entendu que notre rapport n'est pas encore écrit, mais ça pourrait être la façon de travailler ça. Dans le cas de Boischatel, c'est quoi, c'est la municipalité de Boischatel?

20

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

Oui.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Ah, O.K. Très bien, je vous remercie.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

30

Bien, puis, comme je vous... je l'ai mentionné à Stratégies Saint-Laurent, on est ouvert à avoir des discussions avec eux pour...

LE PRÉSIDENT :

35

Regarder les (inaudible), O.K.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

40

... pour regarder cette... cette avenue-là.

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

5 Alors, madame Lehoux.

Mme JESSICA RACINE-LEHOUX :

10 En fait, c'était juste pour définir. Quand je parle d'aire de repos, c'est quelque chose qui peut être accessible seulement par l'eau, seulement à marée haute, puis ça peut être trois pieds carrés. Ça peut être aussi petit que ça, une aire de repos, mais actuellement, on n'a même pas cette possibilité-là dans le parcours qui est envisagé, puis ça met en péril le parcours justement qu'on voulait faire parce qu'il n'y a pas d'arrêt nulle part. Puis notre mise à l'eau qu'on visait déjà, c'était celle de Boischatel. Donc, c'est juste des (inaudible).

15

LE PRÉSIDENT :

20 Mais on... je comprends. Je ne suis pas... pour avoir déjà passé en chaloupe à moteur dans le secteur, ça peut être assez turbulent. Il peut y avoir beaucoup de... il y a des endroits où il y a des courants, que la marée est à son... descendante ou montante, à son maximum, surtout la marée descendante, a tendance à être un petit peu plus forte. Effectivement, les vitesses de courant, donc c'est possible de penser que, des fois, des kayakistes surtout, disons intermédiaires ou du canotage, ils peuvent devenir épuisés. Aller à Boischatel, disons, à deux kilomètres plus loin, ça peut être le deux kilomètres de trop. En tout cas, je pense que c'est un aspect qui devrait être regardé. On... bien

25 entendu, on va le regarder à l'intérieur de notre rapport. Le ministère des Transports, pour l'instant, en prend en note, ça fait que, nous, on va faire une analyse de ça, là, cette question de l'accessibilité, ne serait-ce, au moins, à des fins de repos et/ou d'urgence.

25

Ça fait que, madame Lehoux, avez-vous à ajouter quelque chose?

30

Mme JESSICA RACINE-LEHOUX :

Bien non, c'est pas mal tout. En fait, est-ce que vous seriez intéressé à avoir les deux documents que je vous ai présentés, si oui, à quelle adresse?

35

LE PRÉSIDENT :

40 Oui, s'il vous plaît, si vous pouvez nous les remettre. Vous pouvez les envoyer par courriel à notre coordonnatrice, madame Anne-Marie Gagné, et on va en faire le dépôt. Donc, ils vont être accessibles sur notre site Internet. Ça vous va? Ça fait que, envoyez-nous ça.

Mme JESSICA RACINE-LEHOUX :

Oui. Est-ce que... de votre part, est-ce que suite.. parce que SSL ont été partenaire aussi pour... Stratégies Saint-Laurent, ils ont été partenaires pour l'identification de cette route-là. Donc, t'sais, les deux, on parlait du même parcours, là, ultimement. Donc, peut-être... est-ce que l'intervention, d'ailleurs, peut être écoutée en rediffusion?

LE PRÉSIDENT :

Oui. Donc, c'est monsieur Turcotte hier. Normalement, les séances en différé sont mises genre une heure maximum après que ça soit tenu. Donc, la nuit passée, normalement, la séance a été mise. Si vous allez sur notre site Web à l'adresse du présent mandat, vous devriez trouver, en ce moment même, la possibilité de regarder en rediffusion. Mais ça, c'est accessible tout le long du mandat, et même... c'est quoi, c'est déjà... c'est un ou deux mois après la remise du rapport. Donc, vous devriez pouvoir y avoir accès dès maintenant.

Mme JESSICA RACINE-LEHOUX :

Bien (inaudible).

LE PRÉSIDENT :

Ça vous va?

Mme JESSICA RACINE-LEHOUX :

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Au revoir.

Donc, nous allons inviter notre second participant, monsieur Paul Crête à s'avancer. Il est dans la salle. Bonjour. À vous la parole.

M. PAUL CRÊTE

M. PAUL CRÊTE :

5 Bonjour. Merci beaucoup de me recevoir. Moi, je suis président du Parti Québécois de la Capitale-Nationale Est. C'est un regroupement de cinq circonscriptions qui sont le territoire naturel, à peu près, de l'impact du pont. Par exemple, c'est Taschereau qui est plus le bas de la Ville de Québec, Jean-Lesage, Charlesbourg, Montmorency et Charlevoix, Côte-de-Beaupré. Notre.

10 Donc, notre approche, c'est de dire : pour les gens qui vivent dans cette circonscription-là, dans ces circonscriptions-là qui sont dans le territoire naturel d'utilisation, et particulièrement les gens de l'île, qu'est-ce qu'il faut prévoir comme situation. C'est bien évident qu'il n'y a pas de problème d'acceptabilité sociale au premier niveau. Et je pense que c'est ce qui est la caractéristique de ce projet-là, c'est qu'au premier niveau, il n'y a pas de problème : on en veut tous, du pont, ça fait longtemps qu'on veut l'avoir, puis on va être bien content quand il va être fait correctement. Cependant, au deuxième niveau de l'acceptabilité sociale, là, il m'apparaît qu'il y a des choses importantes à considérer. Par exemple, il y a 15 la durée des travaux qu'il va y avoir, qu'on nous dit, de 2022 à 2027, quitte à ce que ça ne soit pas tout le temps intensif. Ça va quand même avoir un impact sur les gens de l'île et sur les gens qui vont à l'île, sur l'économie du territoire. Donc, il y a un aspect-là qui, à première vue, même si les gens veulent le pont, il va y avoir des choses qui vont ressortir dans le temps, et ça m'apparaît important que votre rapport ait une perspective vraiment de comment on va passer à travers toute la période. Ça semble 20 présent dans votre préoccupation, mais je voulais l'indiquer particulièrement.

25 Ensuite, il y a aussi tous les débats qui ne sont pas de l'ordre du ministère des Transports comme tel. Ce qui est important, c'est qu'il y a, oui, faire le pont puis le faire sécuritairement puis correctement pour que ça soit une bonne construction pour le ministère des Transports, mais le dernier témoignage qu'on a eu en est un exemple. Par exemple, et j'ajoute, pour le paysage et par rapport au pont actuel, je pense qu'il faut faire très attention de ne pas arriver à des conclusions trop rapides pour dire : bon, bien, le Ministère veut que le pont soit défait parce que c'est ça qui est le mieux dans leur perspective, mais il y a des gens qui expriment d'autres opinions. Et si on veut que l'acceptabilité sociale globale se vive dans le quotidien des autres choses... de ce qui va se passer dans le temps autour de ça, moi, ça 30 m'apparaîtrait important qu'on donne la chance aux gens qui veulent mettre de l'avance d'autres alternatives d'utilisation puissent avoir la chance de le faire.

35 Donc, ça, ça peut être que, dans vos recommandations, vous dites « bien, plutôt que le ministère des Transports, ça va être une autre entité qui a une responsabilité par rapport à ça », et ça peut être tant... c'est vrai pour le paysage comme c'est vrai pour les autres utilisations du pont comme tel. Parce que c'est assez évident qu'on va vivre une contradiction puis un choix à faire entre l'aspect paysage ou deuxième pont, le vieux pont va venir un peu déguiser l'approche du premier, mais en même temps, il y a tout toute une perspective d'utilisation du vieux pont comme milieu d'interprétation, d'arrêt de belvédère avec vue sur la Ville de Québec, sur chute Montmorency. Donc, il y a beaucoup d'éléments 40 qui peuvent être mis de l'avant. On n'a pas de solution comme telle, mais on pense qu'il faut faire très

attention à ne pas recommander, bon, le Ministère a raison de le défaire, c'est réglé, parce que dans six mois, dans un an, dans deux ans, quand il va être défait pour de vrai, on va s'apercevoir de ce qu'on va avoir manqué si on n'a pas fait la réflexion au préalable.

5 L'autre élément, c'est... ça apparaît très important qu'il y ait un impact majeur sur le suivi dans la transparence. C'est particulièrement vrai pour les gens de l'île. C'est que, souvent, dans des réalisations de projets comme ça, il y a la réalité puis il y a la perception. Et la façon de s'assurer que la perception soit la plus proche possible de la réalité, c'est d'avoir des mécanismes de contrôle ou de diffusion de l'information qui permettraient aux gens de l'île de voir que, effectivement, ça se réalise comme prévu, 10 qu'il n'y a pas des délais additionnels. Je pense, entre autres, à des gens comme les producteurs maraîchers, les producteurs de fraises, toute l'industrie touristique, pour eux autres, ça va être majeur comme impact, et sur plusieurs années.

15 Donc – et je conclus bientôt là-dessus – un peu, ma question, c'est : pourquoi ne pas expérimenter de nouveaux modes, de se servir de cette réalité-là, par exemple, le télétravail, est-ce qu'il n'y aurait pas une possibilité d'obtenir, du gouvernement du Québec et des autres employeurs, que, pour l'île d'Orléans, bien, on perpétue ce qui peut avoir été vécu par rapport à la pandémie pour qu'il y ait le minimum de gens qui aient besoin de sortir de l'île pour aller travailler à Québec. C'est comme je vous donnais au départ, nos cinq circonscriptions, c'est la réalité. Moi, j'ai déjà vécu à l'Île, puis travailler 20 à Québec, c'est un déplacement important. Et si, en plus, pendant trois ans, quatre ans, il y a un problème de cet ordre-là, bien, il faudrait travailler pour minimiser ces impacts-là, et le télétravail, c'est une nouvelle réalité qu'on pourrait instituer, institutionnaliser, dans le fond, dans un certain sens.

25 Après ça, on pourrait voir s'il n'y a pas moyen d'expérimenter des choses comme un traversier qui irait, par exemple, de Sainte-Pétronille au centre-ville de Québec. Est-ce qu'il n'y a pas moyen de faire un projet de ce type-là, et qu'il y ait une certaine forme de financement qui permettrait de le réaliser, et ça, ça aurait un impact non seulement pour les gens qui vivent à l'île pour aller travailler, mais ça pourrait avoir... ça pourrait atténuer les effets négatifs sur le tourisme en permettant un ajout intéressant. Les heures de travail élargies, ça, c'est moins... moins spectaculaire, mais aussi trouver d'autres façons 30 pour que les gens puissent voyager, finalement.

Et le dernier élément, c'est : un pont, on le voit, c'est pour longtemps, c'est pour des décennies. Donc, de quelle façon on va s'assurer vraiment qu'on va répondre à la préoccupation d'avoir l'impact minimal sur les changements... c'est-à-dire que nos... qu'on puisse avoir l'impact minimal sur les GES 35 qu'on crée, et est-ce qu'on ne peut pas projeter dans le temps en disant, dans 20 ans, est-ce que, finalement, ce qu'on n'aurait pas plus besoin, c'est des moyens de transport en commun, des... le fait que les piétons puissent aller plus facilement, les... le vélo, toutes les autres formes de transport qui pourraient être mises de l'avant pour que... s'assurer que, dans la façon qu'on va avoir construit le pont, il ne soit pas construit pour l'an 2030, mais pour l'an 2040, 2050, de façon qu'il puisse... qu'on a là une... 40 je dirais une convivialité à pouvoir utiliser ces moyens-là dans le futur.

5 Et je finis là-dessus, l'exemple, c'est : quand on essaie de développer un réseau de pistes cyclables dans une vieille ville, c'est beaucoup plus difficile que dans une ville qui n'est pas construite. Si vous allez à Barcelone, les routes sont... les rues sont très larges, ils sont capables facilement de développer le réseau cyclable. On ne peut pas faire la même chose à Québec avec ce qu'on a comme réalité. Donc, pour le pont, d'avoir cette perspective-là.

10 Donc, c'est l'optique dans laquelle, globalement, on voulait vous exprimer ces idées-là, qui ne sont pas des idées de spécialistes, mais qui sont un peu la réalité que les gens vivent, du plaisir d'aller à l'île d'Orléans, des gens de l'île, aussi, qui ont besoin d'en sortir, qui vendent leurs produits. Donc, c'est que ces préoccupations-là soient prises en compte de façon particulière, peut-être un peu à côté des obligations du ministère des Transports, mais plus en fonction des autres interventions qui pourraient être faites pour minimiser les impacts négatifs.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. On va pouvoir poser des questions à ce sujet-là. Je vais laisser ma collègue commencer.

20 **LA COMMISSAIRE :**

Bien, j'aimerais ça faire peut-être un petit bout de chemin concerne l'enjeu un peu plus relatif au paysage. On a monsieur Bergeron du ministère de la Culture et des Communications qui est, je crois, en ligne, si je ne m'abuse.

25 **M. JEAN-MICHEL BERGERON :**

Oui, bonjour.

30 **LA COMMISSAIRE :**

35 Bonjour. J'aimerais ça savoir, en fait, je sais que vous avez, au ministère de la Culture et des Communications, un plan de conservation qui établit, en sorte, les orientations sur la préservation, la réhabilitation, la mise en valeur du site patrimonial de l'île d'Orléans. J'aurais aimé vous entendre par rapport à l'intégration du projet de pont à ce plan de conservation là. Puis peut-être dans un deuxième temps aussi, là, votre opinion par rapport à la déconstruction du pont existant, tout ça en lien avec sa valeur patrimoniale, évidemment. Alors, je vous laisse la parole.

40 **M. JEAN-MICHEL BERGERON :**

Oui. Donc, Jean-Michel Bergeron, du ministère de la Culture. En fait, dans le contexte du projet

de construction du futur pont de l'Île, nous, ce qu'on peut affirmer, c'est qu'on a, dans le fond, accompagné le ministère des Transports dans le cadre du processus d'autorisation de travaux pour s'assurer que les portions du projet qui sont visées par la Loi sur le patrimoine culturel, donc en particulier le site patrimonial de l'île d'Orléans, soient compatibles avec les objectifs de protection puis de mise en valeur qu'on a dans les orientations qu'on a développées dans ce plan-là, donc aux abords du secteur qui sont retenues pour le projet. Ce qu'on peut aussi affirmer, dans le fond, c'est que la démarche d'aménagement culturel du territoire qui est préconisée par le ministère a été considérée par le ministère des Transports, puis que ce projet-là s'inscrit en cohérence avec cette approche-là.

Pour ce qui est de juger du projet, je vous inviterais peut-être à parler avec les personnes qui sont de l'équipe du ministère des Transports qui ont participé sur le volet paysage. Donc, on a madame Nolet et monsieur Bessam.

Pour la deuxième partie de votre question, par rapport à la conservation du pont actuel, pour l'instant, nous, dans le fond, on a été consulté en amont auprès du ministère des Transports quand il y a eu une réflexion concernant l'avenir du pont. Il y a... en fait, on appuie la décision du ministère des Transports à l'effet de ne pas conserver la structure actuelle, qui est surtout motivé, comme on l'a dit dans... comme les gens du ministère des Transports l'ont indiqué, par des enjeux de sécurité, mais aussi d'impact budgétaire par rapport au maintien de cet actif-là.

LA COMMISSAIRE :

Très bien, merci.

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie. Si... oui, allez-y.

M. PAUL CRÊTE :

Bien, je trouve que ça image très bien ce que je disais. C'est que, moi, je pense qu'il faut que la population du territoire, les gens qui ont des projets pour cette possibilité-là d'utilisation du pont aient une chance de l'exprimer. Là, à chaque fois qu'on a, c'est la position du Ministère par rapport à ses obligations comme ministère, quand on parle des Transports, quand on parle de la Culture, mais souvent – je vais donner un exemple : à Saint-André-de-Kamouraska, il y avait une halte routière qui a été achetée par un groupe écologiste, et que c'est devenu un centre écologique de qualité, et il n'y avait jamais personne qui avait pensé à faire ça dans l'appareil gouvernemental bureaucratique, là. Et donc, dans la même idée, je ne dis pas qu'il y a... nécessairement de maintenir l'installation, mais je pense pertinent qu'on donne la chance aux gens qui auraient des projets de les soumettre.

LE PRÉSIDENT :

5 Ça peut se faire, mais hier, on en avait discuté avec monsieur Pellerin, hein. Il y a des coûts théoriques de mise à niveau minimale du pont actuel, mais après ça, il y a son entretien pérenne pour les siècles à venir, hein. Monsieur Pellerin pourra corriger, mais on a dit qu'ils en ont discuté, mais que les municipalités... parce qu'il y a plein de dossiers qu'on voit, j'en ai fait plusieurs, moi, soit en tant que consultant ou même au BAPE, où que, par exemple, le ministère des Transports fait une voie de contournement d'une municipalité, la rue, le Ministère la met à niveau – la rue existante – et elle est municipalisée, à ce moment-là, pour les générations à venir. C'est très fréquent. J'ai fait aussi une médiation au pont Arthur-Bergeron. L'objet de la médiation, ce n'était pas le pont lui-même, mais ce pont-là, c'est sur la 132, donc le pont était remis... la surface du pont était remise en état parce que ça pourrait être utilisé par la MRC, elle le récupérerait pour passage piétonnier.

15 Donc, c'est toujours un peu ça l'enjeu, quand c'est municipalisé, bien, il faut qu'on ait des gens qui sont prêts à la prendre l'infrastructure en charge, même si le Ministère la met à niveau, mais après ça, il faut entretenir l'infrastructure, donc c'est-à-dire qu'il faut que les moyens financiers soient là par les instances. Donc, c'est un peu ça qu'on avait comme discussion hier.

20 Monsieur Pellerin.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

25 Oui, tout à fait. Avant de confirmer la décision, il y a eu des rencontres avec la MRC, avec la municipalité de Saint-Pierre justement pour en arriver à cette conclusion-là, puis notamment la réutilisation du pont actuel, par exemple, pour des piétons, des cyclistes. Bien, avec l'offre qu'il y aura sur le nouveau pont, bien, on vient un peu compenser. Mais effectivement, les enjeux de sécurité, les enjeux financiers ont primés dans la décision.

30 Par contre, lorsqu'on a annoncé, lorsqu'on a amené ça au milieu, on a aussi fait valoir la création d'un comité d'experts pour mettre en valeur le pont. L'idée n'est pas de le démolir, de le déconstruire et de l'oublier, loin de là; on a déjà mis en place, il y a eu une circulation publique qui a été faite en ligne par rapport à la valorisation du pont actuel, qu'est-ce qui pourrait être fait pour se le rappeler dans l'histoire, et il y a un comité d'experts aussi qui a été créé par le Ministère et qui va plancher sur ces alternatives-là, avec la collaboration du milieu.

LE PRÉSIDENT :

40 C'est souvent ça qui peut être le problème, hein, ça prend quelqu'un, ultimement, bon, qui est prêt à prendre en charge l'infrastructure, donc ça prend des moyens financiers pour en assurer. C'est sur des choix budgétaires que les gens vont faire, que ça soit des municipalités ou le gouvernement du

Québec.

M. PAUL CRÊTE :

5 Ma seule remarque, c'est : ça serait bien qu'il y ait un oeil citoyen sur ces comités-là. Ça veut dire que, s'il y a des experts...

LE PRÉSIDENT :

10 Ça peut être...

M. PAUL CRÊTE :

15 ... un comité d'experts, mais s'assurer que ça devienne quelque chose qui reflète ce que les citoyens veulent, pour être certain qu'il y ait une adéquation. Pour ne pas que l'avis d'experts soit considéré négativement alors qu'ils ne le méritent pas nécessairement rejeté, mais qui est rejeté du seul fait que les gens du milieu n'ont pas pu en être participants.

LE PRÉSIDENT :

20 Oui. Mais encore là, t'sais, c'est important, c'est... même si c'est des gens du milieu, qui est prêt à payer, hein. C'est souvent ça, le problème. Donc, est-ce que la municipalité de Saint-Pierre aurait les moyens, puis ça... d'entretenir la... disons sur 50 ans, ça coûterait, disons, 15 millions, l'entretien. C'est souvent ça qu'est le problème pour conserver des infrastructures. C'est la même chose, on l'a vu, un
25 paquet de quais fédéraux, par exemple, que dans le temps, ceux qui se sont proménés en propriété, mais dans le temps, il y avait Travaux publics, donc les quais, tant Travaux publics, voulaient... disaient : je démolis le quai, à moins que vous vouliez le prendre en charge. Il y en a plusieurs municipalités qui ont pris des quais en charge. À ce moment-là, ils mettaient à niveau les quais en fonction d'une situation future, mais pour les générations à venir, par la suite, bien, ça va être la municipalité qui va défrayer des
30 coûts d'entretien. Donc, ça prend quelqu'un qui est prêt à payer, c'est ça. Donc, si personne n'est prêt à payer, bien, ça veut dire on... puis là, on voit, la mise à niveau du pont, il y a des questions de sismicité.

35 Juste un nouveau... je suis géomorphologue. Je me suis promené un peu partout, puis à certaines occasions, j'ai pu voir des... disons des anomalies sur le territoire, sur la Côte-Nord, dans Charlevoix, et cetera. J'essayais de m'expliquer c'était quoi, puis après ça, ce qui me poppait dans la tête toujours, par exemple, c'est le fameux tremblement de terre de 1663. C'est sûr qu'ils auraient pu faire une vérification en allant voir le glissement de terrain puis en allant chercher un carbone 14, et cetera, mais c'est des choses qui ne sont pas répertoriées que j'ai vu de... en tant que géomorphologue, sur le territoire, hein. Ça a été documenté, certaines... mais on voit que, le Québec, ça bouge. Puis il y a
40 eu des méchants glissements de terrain, ne serait-ce qu'aux Éboulements, à Charlevoix.

5 Donc, c'est sûr que, quand on a dit « le pont, il n'est pas sécuritaire au niveau sismique », c'est sûr que les tremblements de terre, ça ne se produit pas demain matin tout le temps, mais ça peut se produire demain matin. Donc, imaginez si le pont n'est pas remis en état, ça coûterait combien, mais en même temps, est-ce que c'est possible de le remettre en état. Puis ça, ça peut nécessiter des études coûteuses pour juste le savoir. C'est un peu ça que monsieur Pellerin nous expliquait hier. Donc, c'est un peu ça l'enjeu : est-ce qu'il y a quelqu'un qui est prêt à le prendre en charge. C'est sûr que si vous nous dites « ah, j'ai... les gens sont prêts à le prendre en charge », bien, on va dire « bien, nous, dans notre rapport, on constate que tel organisme est prêt à le prendre en charge », mais il semble qu'il n'y en a pas. C'est un peu ça.

10 **M. PAUL CRÊTE :**

Je vous le dis à la rigolade mais savez-vous que si on avait appliqué ce principe-là, la muraille de Chine n'aurait pas été entretenue?

15 **LE PRÉSIDENT :**

Elle n'a pas été entretenue non plus, la Muraille de Chine. Vous comprenez que (inaudible).

20 **M. PAUL CRÊTE :**

Non, mais on a réussi à... on a réussi à la récupérer puis à en sauver des parties.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Mais encore là, ils ont reconstruit des sections à des fins touristiques, ça, on le sait, parce que... pourquoi, parce que, à ce moment-là, ils avaient des sources de revenus pour la reconstruire. T'sais, c'est toujours un peu ce jeu-là. Donc, je ne veux pas par partir de débat, mais nous, on ne peut pas... t'sais, j'expliquais, on n'est pas là nécessairement... t'sais, on ne veut pas faire... on n'est pas là pour faire plaisir aux gens ou leur faire de la peine, mais il nous faut de la matière sur laquelle travailler. Pour l'instant, ce qu'on constate, nous, on va faire des constats, on constate : bien, oui, ça pourrait être intéressant de le garder, mais ça prend quelqu'un qui est prêt à le... qui est prêt à le prendre en charge, donc c'est-à-dire qui va en assumer des coûts, et ça, c'est un constat pour nous.

35 **M. PAUL CRÊTE :**

Moi, je dis juste que...

40

LE PRÉSIDENT :

Ça peut devenir un enjeu politique, mais nous, on a...

5 **M. PAUL CRÊTE :**

Mais moi, je dis juste : donnez le temps. Donnez le temps aux gens qui pourraient avoir des propositions de pouvoir le faire, puis d'avoir une place où le faire. Je ne veux pas...

10 **LE PRÉSIDENT :**

Mais de toute façon, on le sait, il y a eu du temps, parce que le ministère des Transports va reconstruire – c'est combien, la durée de construction du pont, du futur pont? C'est plusieurs années. Donc, avant de déconstruire le pont actuel, bien, il peut y avoir quelqu'un qui peut se pointer. Mais vous comprenez que l'enjeu, nous, on ne peut pas dire, parler à travers notre chapeau; ça prend quelqu'un qui est prêt. Mais le Ministère, ça veut dire qu'il y a encore un délai de quelques années, si quelqu'un veut le prendre en charge.

20 Oui, monsieur Pellerin.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

Oui. Effectivement, la démolition du pont actuel ne débutera pas avant 2028. C'est des contrats qui seront séparés. On parle beaucoup du citoyen, mais je vous ai parlé de la consultation publique. Il y a plus de mille personnes qui se sont manifestées lors de cette consultation publique là. On a créé un comité... comme je le mentionnais, un comité d'experts. La MRC qui, ultimement, représente les municipa... bien, les municipalités, et les maires représentent leurs citoyens, donc on est à l'écoute du milieu. Des consultations, il y en a eu en 2018 aussi, bien en amont du processus à travers lequel on passe aujourd'hui. Donc, on est à l'écoute. Oui, on a encore du temps, on va regarder les conclusions du comité d'experts.

30 Il y a peut-être madame Nolet, si vous le permettez, qui aurait des éléments à ajouter.

Mme MARIE NOLET :

35 Juste pour vous dire qu'il y a effectivement, sur le comité d'experts, on a vraiment réuni, on a voulu être représentatif de la communauté de l'île d'Orléans. Donc, il y a une résidente de l'île d'Orléans qui est sur le comité, et il y a différents experts de différents... lors de la consultation publique, les enjeux avaient été identifiés par les gens qui avaient répondu, et on s'est assuré d'avoir des spécialistes de
40 chacun de ces domaines-là qui étaient importants pour les gens pour la commémoration, et il y a des

5 gens de plusieurs villages qui sont des experts dans leur domaine, des experts de domaines différents, qui sont sur ce comité-là. Il y a des spécialistes aussi qui sont reconnus de l'ACPI, de l'Association québécoise du patrimoine industriel, et j'ajouterais, dans les gens avec qui on a collaboré depuis le début pour cette commémoration-là, la Sépaq aussi a été approchée, parce que ça avait déjà été
10 pensé, de pouvoir faire un lien avec la Sépaq vers l'île d'Orléans, un lien de transport actif. Malheureusement, c'est ça, c'est que c'est un pont de plus de deux kilomètres, donc c'est des enjeux d'entretien qui sont très grands.

10 On a déjà fait des restaurations de ponts de plus petite envergure qui avaient une valeur patrimoniale élevée aussi pour le ministère des Transports et qui ont servi pour des transports actifs. Malheureusement, ce pont-là, personne ne s'est manifesté pour... dans toutes les rencontres qu'on a faites pour prendre ça en charge et développer quelque chose. Et c'était des sous, comme on l'a dit, d'entretiens perpétuels qui devaient être faits. Donc, quand on a vu ça, bien, ce comité d'experts là a déjà identifié plusieurs pistes pour commémorer et rappeler la présence et l'histoire, sur l'île d'Orléans,
15 de toute l'histoire du pont sur le développement de l'île d'Orléans. Donc, on va avoir plusieurs activités que le Ministère va mettre en place avec des partenaires qui sont déjà potentiels qui sont identifiés. Donc, je vous assure qu'on travaille avec la communauté de l'île, la Sépaq, et les experts dans ce domaine... dans ce domaine-là.

20 Puis juste une petite précision : de comparer le pont de l'Île-d'Orléans à la muraille de Chine, des fois, il faut faire comme... quand même, il a des... une valeur historique, le pont, mais je pense que c'est difficilement comparable. On a souvent tendance à comparer ça comme au pont d'Avignon, des patrimoines de valeur mondiale. Ce pont-là n'a pas une valeur de patrimoine mondial. Donc, il faut nuancer aussi dans les actions qui sont prises, mais il y a une volonté très forte, puis c'est exceptionnel
25 pour le ministère des Transports, un comité de mise en valeur de la sorte.

LE PRÉSIDENT :

30 Donc, c'est ça, il y a encore un temps de possibilités. Madame Fortin, ça va? Donc, il y a encore un temps, mais comme j'ai dit, nous, on va donner l'heure juste, mais on est obligé de constater que personne ne veut le prendre en charge.

35 Votre autre point, c'était... entre autres majeur, bon, c'est la durée des travaux qui vous préoccupe, il y avait le suivi en construction, transparence. Je pense que c'est concomitant. Du côté du ministère des Transports, monsieur Pellerin, pendant les travaux de construction du futur pont, est-ce qu'il y a des mesures qui doivent être mises en place pour éviter, justement, des problèmes de circulation pour les usagers, les résidents de l'île, notamment?

40

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

5 Bien, en fait, comme la construction va se faire à côté, comme on le mentionnait, les impacts sur la circulation vont être minimes, et il y en aura, là, mais ils vont être minimes parce qu'on construit à côté. Donc, la construction va... la circulation va pouvoir continuer de traverser sur le pont actuel.

10 On a fait des efforts, là, aussi des efforts majeurs pour les travaux sur la côte. Comme je le mentionnais hier, on est quand même dans une emprise assez limitée, mais on a réfléchi grandement. On est arrivé à une solution qui est un très acceptable, dans la mesure où il y aura une voie de circulation dans chaque direction pour la majorité des travaux même dans la côte et à l'intersection.

LE PRÉSIDENT :

15 Pour la côte, ça serait combien de temps, la durée des travaux?

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

20 C'est deux... un bon deux saisons de travaux, mais c'est sûr qu'il va y avoir des interventions où il y aura une circulation en alternance, mais on va choisir des périodes où ce n'est pas des périodes de pointe pour l'île d'Orléans.

LE PRÉSIDENT :

25 Comme genre, c'est ça, le temps que les gens vont ramasser les récoltes, là, puis (inaudible).

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

30 Les fraises, les pommes et tout ça, là. On va faire ça avant... bien, en tout cas, en dehors de ces grosses périodes d'achalandage là, puis ça va être de courte durée. Donc, il y aura une circulation plus fluide, là, en conservant une voie dans chaque direction.

35 Par ailleurs, pour les citoyens plus près des travaux, on a prévu mettre en place un comité de suivi qui va nous permettre de maintenir la communication directe avec les gens qui... les résidents qui sont prêts tout au long de la réalisation.

LE PRÉSIDENT :

40 Alors, des périodes (inaudible), par exemple, des choses comme ça.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

Oui.

5 **LE PRÉSIDENT :**

10 Par exemple, c'est ça, des mesures d'apaisement, tout à l'heure, monsieur Crête parlait entre autres si la côte, par exemple, pouvait être une entrave majeure au ralentissement de la circulation, parce que c'est la... parce que le pont peut se construire pendant que l'autre pont continue d'être utilisé, mais la côte, ça semble être un noeud, à prime abord, qui m'apparaît important, mais ça dure deux ans. Est-ce qu'il y a des mesures d'apaisement qui sont envisageables, comme monsieur Crête parlait, la possibilité d'avoir une navette fluviale, je ne sais pas, qui partirait, genre, quoi, il y a le quai de Sainte-Pétronille...

15 **M. PAUL CRÊTE :**

À Sainte-Pétronille, il y a déjà eu ça.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Qui a été utilisé avant. Donc, est-ce que c'est des mesures, éventuellement, que le Ministère pourrait prendre des ententes pour dire : pendant des périodes très intensives de travaux, on offre un service de navette fluviale? On sait qu'il y a des opérateurs.

25 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

30 Oui. Bien, comme je le mentionnais, il y aura une voie de circulation dans chaque direction, comme c'est le cas actuel lors des travaux sur la côte, sauf dans des périodes de très, très courte durée. On va être proactif aussi au niveau d'informer les citoyens, de faire des communiqués avec... en collaboration avec la MRC pour aviser à l'avance de ces entraves-là, mais ça va être de très courte durée.

LE PRÉSIDENT :

35 Oui, monsieur Crête.

M. PAUL CRÊTE :

40 Ce que je veux dire, c'est : la perception, dans une situation comme ça, ça va être que c'est long pour se rendre. Ça va être : les gens, ils vont aller moins vite sur le pont parce qu'ils vont regarder la

5 construction, ça va créer des problèmes, mettons, pour l'industrie touristique. Ça, ça va très vite. La rumeur, dans une journée et demie, elle peut faire que les gens considèrent que, aller à l'île d'Orléans, ce n'est plus le *fun* parce que ça prend trop de temps. Et la façon de contrer ça, c'est d'avoir des outils ou des moyens...

LE PRÉSIDENT :

Des solutions de rechange.

10 **M. PAUL CRÊTE :**

Des fois, juste de le dire et de le tester, bien, ça permet de garder le climat positif. On n'est pas juste dans les faits, on est dans la perception, puis l'industrie touristique, à l'île d'Orléans...

15 **LE PRÉSIDENT :**

Effectivement.

20 **M. PAUL CRÊTE :**

... et les fraises et les... c'est très important. Et ces gens-là, ils vont avoir besoin que... de sentir que ce n'est pas parce qu'il reste... le trafic une voie dans les deux sens...

25 **LE PRÉSIDENT :**

La perception est importante.

M. PAUL CRÊTE :

30 ... il est déjà au ralenti, là. C'est déjà problématique. On ne vit pas dans l'état de grâce actuellement. Ça fait que... et... en tout cas, ce que je souhaiterais, c'est qu'il y ait une ouverture à faire des choses comme ça.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Mais je vais vous donner un exemple de l'expérience de l'échangeur Turcot. J'étais le président de la commission sur Turcot, et un moment donné, en première partie, le ministère des Transports nous fait une présentation très détaillée sur le phasage des travaux. Parce que Turcot, c'est... ça achève, mais ce n'est pas encore fini. C'était une méchante... c'était très complexe.

40

5 Par la suite, j'ai été porter... autrement dit, le phasage des travaux, je l'avais dans la tête, mais même à ça, même si c'était bien expliqué, c'était difficile de concevoir vraiment l'importance des travaux. Puis ça poppait tout le temps, ça, au bulletin de nouvelles. Hein, il y avait l'année 4 ou 5 qui était critique, mais j'allais la... je retournais voir la présentation quelques années plus tard sur le phasage, puis je voyais le ministère des Transports... c'est sûr qu'il y a toujours des ajustements, mais pour l'essentiel, le phasage des travaux était tel qu'il avait été présenté par le Ministère. Mais on s'aperçoit, c'est ça, effectivement, que les gens n'avaient pas... t'sais, autrement dit, avaient une idée de ce que c'était pour être, mais c'est une fois que tu es dans les travaux que tu conçois vraiment l'ampleur des travaux, la complexité des travaux puis les différentes entraves. Puis j'ai eu l'occasion de passer à 10 quelques occasions dans les journées critiques, là. Ma fille travaillait à Montréal pendant un certain temps, donc on voit vraiment. Des fois, c'est de dire : O.K., ils sont à cette telle phase-là, bon, je me souviens de ça, mais... bon, c'est là qu'on n'a pas idée de l'ampleur des travaux.

15 Donc, je vous comprends là-dessus en disant que ça peut être très important d'avoir des excellents liens de communication, puis s'il était pour avoir des travaux avec des entraves majeures, bien, à ce moment-là, c'est possible d'avoir des mesures d'apaisement.

Monsieur Pellerin.

20 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

25 Bien, en fait, on est proactif, comme je le mentionnais. On a des contacts avec la MRC, il y a des communiqués qui vont être émis à l'avance pour prévenir les gens des fermetures qui s'en viennent, donc pour qu'ils puissent prévoir leurs déplacements en fonction des entraves, puis on va rendre ça visuel pour, justement, à l'approche de ces interventions-là, que ça soit... que ça soit facilement compréhensible pour les citoyens.

LE PRÉSIDENT :

30 Juste pour affirmer qu'il est 14 h 30, donc le registre va être fermé dans les instants qui suivent.

35 Mais de toute façon, comme vous avez parlé de comité de suivi, des choses comme ça, la transparence, je pense que c'est important aussi, mais aussi, ce qui m'apparaît important de par mon expérience, je suis le doyen, maintenant, en exercice au BAPE avec plus de 40 mandats, ce qui est important aussi, ça peut s'adresser aussi au ministère de l'Environnement. Parce que, des fois, le rapport du BAPE est remis, puis là, l'analyse environnementale continue, il y a des modifications au projet. Finalement, le décret sort, puis des fois, bien là, on va voir que le registre, le nouveau registre est un peu plus transparent. Les gens voient plus les documents, mais effectivement, les gens peuvent avoir des surprises. Ils ne s'attendaient pas à ça, donc le projet a été modifié après le BAPE, puis là, les 40 gens, les citoyens découvrent les modifications, hein. Je ne peux pas mentionner de dossier en

particulier à cause du devoir de réserve que je dois avoir en vertu de notre code de déontologie, mais en disant ça, j'ai quelques dossiers qui me viennent en tête où, effectivement, il y a eu des changements très majeurs, plus que majeurs, même, à des projets par rapport à ce qui avait été montré en audience publique.

5

Donc, ça, ça prend les citoyens par surprise. Donc, c'est toujours important ça aussi, lorsqu'on parle de transparence, c'est-à-dire ce n'est pas juste le BAPE, puis après le BAPE, c'est fini; ça, c'est important. Nous, on va procéder à l'examen de ça, on va faire l'analyse en disant c'est quoi dans un dossier de ce type-là. Parce que c'est sûr que, des fois, les projets sont plus petits, des fois, ils sont plus gros. Sur un projet un peu plus gros, est-ce qu'il y a des risques de surprise qu'il faudrait éviter, que les citoyens ne découvrent pas des choses à la dernière minute. Ça, c'est une sensibilité qu'on a, puis des fois, on peut sensibiliser le ministère de l'Environnement à ce moment-là pour la suite des choses, de s'assurer que, parce qu'il peut y avoir besoin encore de consultations après le BAPE, de comités de suivi aussi. Ça peut être important pour nous.

10

15

Oui, madame Fortin.

LA COMMISSAIRE :

Bien, peut-être que j'aimerais ça entendre monsieur Pellerin sur cette question-là. Il y a différents comités de suivi au niveau des citoyens qui sont prévus. Aussi au niveau plus environnemental, surveillance pendant les travaux ou suivis, c'est quoi les mécanismes qui sont prévus pour rendre disponibles ces informations-là au public? Et peut-être que j'irais dans un deuxième temps auprès du Ministère pour voir c'est quoi... du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques pour voir c'est quoi les obligations de diffusion de ces informations-là.

20

25

Donc, monsieur Pellerin, je vous laisse la parole.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

Bien, c'est des choses qui vont être développées. Comme je vous dis, on est en concertation avec la MRC, on est encore... ça s'en vient, mais plus on va approcher, plus on va pouvoir répondre aux besoins qui sont identifiés par les citoyens pour mettre en place des comités qui vont vraiment répondre aux besoins qui auront été identifiés par la MRC, comme je le disais tantôt, qui représente les citoyens. On s'attend principalement, bon, oui, il y a des entraves, et c'est sûr que ça pourra avoir des répercussions, mais le bruit, la poussière. C'est toutes des choses qui vont être abordées lors de ces comités-là. Quelle forme ça prendra, il est un peu trop tôt pour le confirmer, mais je vous confirme qu'il y aura des comités de suivi qui seront mis en place.

30

35

40

LA COMMISSAIRE :

5 Mais est-ce qu'il y aurait une ouverture à rendre publics les comptes rendus de ces comités de suivi là pour assurer une certaine transparence de ce qui se passe pendant les travaux et pendant les différents suivis?

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

10 On pourra vérifier. À prime abord, je ne vois pas de contre-indication. Il y a une page Web sur le site du Ministère qui est dédiée au pont de l'Île-d'Orléans, donc je pense que ça pourrait être une avenue qui serait étudiée.

LA COMMISSAIRE :

15 Parfait, merci.

20 Donc, du côté, peut-être, madame Thériault, du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, peut-être nous expliquer brièvement les obligations qui sont prévues en matière de diffusion, vous, des rapports de suivi, par exemple.

Mme MARIE-ÈVE THÉRIAULT :

25 Oui. Effectivement, au niveau des rapports de suivi environnemental, donc les suivis qui sont faits post travaux pour s'assurer du respect des mesures d'atténuation puis de la reprise de certaines... de certains... par exemple, la remise en état des lieux, on a... il y a des obligations réglementaires au sein de la Loi sur la qualité de l'environnement, notamment la publication au Registre des évaluations environnementales pour les rapports de suivi qui doivent être publiés sur le Registre au moment du dépôt par l'initiateur.

30 **LA COMMISSAIRE :**

Très bien, merci.

LE PRÉSIDENT :

35 Excusez-moi, peut-être juste... là, on a parlé de suivis, parce que souvent, on parle de suivis, ça, c'est post construction, mais il y a aussi la surveillance, ça, c'est pendant la construction. Donc, il peut y avoir aussi une pertinence d'accès. Dans le registre, les rapports de surveillance, est-ce que c'est le même traitement, madame Thériault?

40

Mme MARIE-ÈVE THÉRIAULT :

5 Bien, effectivement, la surveillance environnementale, c'est durant les travaux. Par contre, à l'heure actuelle, ce n'est pas des rapports qui sont publiés au Registre des évaluations environnementales.

LE PRÉSIDENT :

10 Très bien. Je vous remercie.

Oui, monsieur Crête.

M. PAUL CRÊTE :

15 Juste une remarque. Ça serait important, selon moi, d'élargir que le public cible, ce n'est pas seulement les gens de l'île d'Orléans. On parle beaucoup de la MRC, de la MRC, c'est tout le territoire de la région de Québec qui est touché par ça. Il peut y avoir un impact soudainement sur l'autoroute le long du fleuve, avec des ralentissements sur le pont, puis ça va... c'est les gens de Beauport qui... donc, moi, je pense que c'est très bien du... le contact, les communiqués puis tout, mais avoir la perspective d'informer le monde de toute la région de Québec...

LE PRÉSIDENT :

25 Et des gens qui vont sur l'île.

M. PAUL CRÊTE :

... pas seulement cibler ceux qui sont sur l'île.

LE PRÉSIDENT :

30 Je suis d'accord avec vous. Très bien. Ça vous va?

M. PAUL CRÊTE :

35 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

40 Alors, je vous remercie.

Nous allons maintenant inviter notre troisième participant, monsieur Frank Bourbeau, qui est à distance. Oui, si on peut me faire signe lorsque monsieur Bourbeau sera accessible.

5 Non, finalement, il ne se produira pas? O.K. Donc, nous n'avons pas aucun autre participant inscrit qui n'est pas passé? C'est beau.

10 Alors, il y avait monsieur Labbé qui voulait intervenir, mais j'avais mis ça sous réserve en disant qu'on donnait priorité aux gens qui n'étaient pas encore passés. Alors, monsieur Labbé, vous avez la possibilité de venir faire un second tour. Alors, rebonjour.

M. JOCELYN LABBÉ

15 **M. JOCELYN LABBÉ :**

Merci beaucoup, monsieur le président. Suite à la réunion d'hier, j'ai dormi, effectivement, et j'ai aussi rêvé. On parlait hier qu'on avait... on devait construire deux jetées : une jetée côté nord, puis une jetée côté sud, et ces jetées-là seraient permanentes durant une période de quatre ans. Est-ce que j'ai bien compris, je veux dire, ce qui s'est dit hier là-dessus?

20 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Pellerin.

25 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

30 C'est des jetées qui vont servir à la... bien, construction et déconstruction, là : construction du nouveau pont, et déconstruction du pont actuel. Donc, elles seront... la durée, là, entre... oui, entre trois et quatre ans, parce que la durée des travaux est de quatre ans, mais on va les construire, puis ensuite, à la fin, on va les enlever.

M. JOCELYN LABBÉ :

35 O.K. Moi, mon interrogation est au niveau de l'environnement. Durant quatre ans, je veux dire, il va y avoir un impact sur l'environnement. Donc, mettons que les poissons étaient habitués d'aller là, ils vont s'être trouvé peut-être un autre habitat ailleurs, ce qui fait que l'impact de la jetée va être beaucoup plus long, en fin de compte, qu'on peut penser, parce qu'après quatre ans, ça ne reprendra pas ce que c'était au départ. Donc, c'est pour ça qu'on parlait hier d'un pont, un pont-jetée, c'est pour ça que je reviens avec ça. C'est que si on fait une jetée pour quatre ans, l'impact au niveau de l'environnement va se faire sur une période de quatre ans, et même beaucoup plus. C'est quoi le problème, en réalité, de

40

5 poursuivre l'autoroute Dufferin-Montmorency pour se rendre à île d'Orléans avec ce qu'on a fait comme quelque chose d'assez original et spécial pour ménager les milieux humides, on a fait des... il y a des gros tuyaux, en fin de compte, qui permettent aux marées d'aller inonder la partie humide. Elle ne pourrait pas être continuée? Parce que là, on va bâtir des jetées, et on va aussi les débâter, on va bâtir un pont, on va en débâter un autre, puis ça va prendre du temps. Donc, puis là, je pense qu'avec une jetée, on n'est pas limité au niveau de la largeur, on n'est pas limiter sur rien, mais par contre, où... puis finir au centre, là, où on parlait de la période navigable, en fin de compte, d'avoir un pont qui unirait les deux jetées, un pont à arc comme on parlait comme je parlais hier.

10 **LE PRÉSIDENT :**

C'est sûr qu'il y a le concept lui-même, c'est-à-dire que lorsque... dès qu'on tombe en eau profonde, si on veut faire des jetées en enrochement, c'est-à-dire, rapidement, ça veut dire c'est des pentes d'équilibre, donc ça devient la surface sur le fond fluvial, si on a 10 mètres d'eau, par exemple, un pont-jetée, une route jetée, donc, qui aurait, par exemple, une chaussée bidirectionnelle, puis... donc, ça... – c'est quoi, déjà, la largeur du pont, monsieur Pellerin?

20 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

C'était une... je l'ai ici...

LE PRÉSIDENT :

25 Quand on cumule tous les éléments, le... on a 3.2 mètres d'accotement, on a 3.5 mètres de chaussée, deux fois, puis on a, après ça, deux fois la largeur...

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

30 22.5 mètres.

LE PRÉSIDENT :

35 22.5 mètres. Donc, si j'ai 22.5 mètres à la surface, puis à ce moment-là, j'ai des pentes d'équilibre, disons, permanentes à deux dans un qui s'en vont comme ça, ça, ça veut dire si j'ai 10 mètres là, mais si j'ai 10 mètres de profondeur, d'épaisseur dans... ça a 10 mètres, disons que ça veut dire deux dans un, donc ça veut dire j'ai 20 mètres d'un bord, 20 mètres de l'autre, ça fait 40 mètres, plus le 22 mètres. Donc, au fond du fleuve, j'aurais un enrochement on pourrait dire de 60 quelques mètres de haut parce que j'ai 10 mètres de profondeur d'eau. Donc, c'est pour ça que le Ministère dit, quand il parle de jetées, il faut qu'il mette des piles, des séries de pile.

40

M. JOCELYN LABBÉ :

Oui.

5 **LE PRÉSIDENT :**

10 Donc, ça veut dire ça prend quand même... pour mettre des piles, bien, ça prend quand même une jetée temporaire pour pouvoir fixer des piles, des choses comme ça. Donc, c'est ça qu'on comprend dans l'explication. Parce que, dans le concept, ça voudrait dire, pour moi, un pont-jetée, ça serait un pont avec un paquet de piles, et non un pont en enrochement parce que le chenal est trop profond, donc pour avoir simplement des petites ouvertures pour la navigation. Dans mon concept.

M. JOCELYN LABBÉ :

15 Donc, il y a eu une étude qui a été faite là-dessus, c'est sur cette étude-là qu'on se base pour dire : bien, on ne peut pas faire un pont-jetée, tout simplement?

LE PRÉSIDENT :

20 Bien, ça, monsieur Pellerin pourrait rajouter, mais je pense que c'est vous, hier, qui avez fait allusion à une étude de CentrEau.

M. JOCELYN LABBÉ :

25 Oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

30 Je m'en souviens, je vous avais déjà vu à l'InRSO. Hein, si je ne me trompe pas, c'était un projet de...

M. JOCELYN LABBÉ :

35 Deux digues.

LE PRÉSIDENT :

40 ... de monter le... mettre un niveau d'eau permanent pour faire un genre de lac...

M. JOCELYN LABBÉ :

Oui.

5 **LE PRÉSIDENT :**

... entre, genre, Sainte-Pétronille et...

10 **M. JOCELYN LABBÉ :**

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

15 ... ou à l'autre bout de l'Île, mais ça aurait, genre, pas loin de 20 kilomètres. C'est un projet de lac, hein, c'est ça?

M. JOCELYN LABBÉ :

20 Qui pourrait être très utile avec un problème d'eau comme Québec va avoir éventuellement, parce que ce lac-là serait alimenté par les chutes Montmorency puis la rivière Sainte-Anne-du-Nord, ce qui ferait un milieu où au aurait une qualité d'eau où je pense que les poissons seraient très heureux dans ce milieu-là...

25 **LE PRÉSIDENT :**

C'était cette étude-là, hein.

M. JOCELYN LABBÉ :

30 ... plutôt que d'être près d'une usine de transformation de... en tout cas, d'égouts.

LE PRÉSIDENT :

35 Je vous avais vu dans les années 80 à l'InRSO. Oui.

M. JOCELYN LABBÉ :

40 Donc, mais c'est un autre projet (inaudible). Mais...

LE PRÉSIDENT :

C'est un autre projet, mais effectivement, ils parlaient de...

5 **M. JOCELYN LABBÉ :**

C'était très intéressant, parce que...

10 **LE PRÉSIDENT :**

... d'une voie de circulation sur la digue, on pourrait dire, qui était en aval, autrement dit, vers Québec pour relier, à ce moment-là (inaudible).

15 **M. JOCELYN LABBÉ :**

Ça aurait été un site extraordinaire pour faire n'importe quel sport. On parlait de kayak tout à l'heure ou n'importe quoi, des compétitions sportives, peu importe, là.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Je me souviens de croquis.

25 **M. JOCELYN LABBÉ :**

Je veux dire, ça aurait été quelque chose, mais on n'est pas... on n'est pas dans ce dossier-là actuellement, je crois bien.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Je vais donner la parole à monsieur Pellerin.

35 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Oui. En fait, juste dans votre calcul de remblai, il ne faut pas oublier qu'il faut monter au-dessus de l'eau pour aller construire le tablier, ça fait que ça serait vraiment monstrueux comme l'empiétement.

Pour répondre au dernier point par rapport plus au niveau des poissons, j'inviterais monsieur Lafrance à compléter.

40

MARTIN LAFRANCE :

5 Oui, en effet, ce projet-là, on a eu un un prof à la retraite de l'INRS qui est venu faire une présentation. Ça fait déjà plusieurs années qu'on travaille sur la conception puis les différents projets du pont de l'Île. J'ai eu la chance moi-même de participer aux études d'opportunité et les l'analyse des différentes variantes.

LE PRÉSIDENT :

10 C'était quel professeur?

MARTIN LAFRANCE :

15 Je ne me souviens plus de son nom, malheureusement.

LE PRÉSIDENT :

20 Michel Leclerc, Jean-Pierre Villeneuve?

MARTIN LAFRANCE :

25 Je ne pourrais pas vous dire. Mais...

LE PRÉSIDENT :

30 Ce n'est pas grave. C'était juste mes anciens profs.

M. MARTIN LAFRANCE :

35 Il était éloquent à savoir que le pont actuel avait été mis à l'époque un peu à la règle du pouce, mais ça avait très bien fonctionné au niveau des courants parce que c'est un endroit où est-ce que, avec les marées montantes, descendantes, c'était un noeud où est-ce que c'était stratégiquement positionné. Et à cet effet-là, il avait fait valoir que ça pourrait être encore intéressant de faire un pont-digue, puis il y avait le projet, effectivement, de faire une autre digue à l'aval de la rivière Sainte-Anne.

40 Maintenant, ça a fait partie des scénarios d'étudier, à l'époque, la jetée-pont. Donc, ça n'excluait pas la possibilité de mettre un certain nombre de tuyaux ou d'ouverture au sein de la jetée, mais de faire une jetée relativement pleine, ce qui, dans la faveur populaire, semblait attrayant parce que peu coûteux. En réalité, bien, on l'a étudié, cette option-là. Il y a un aspect biologique puis il y a un aspect

technique qui a fait en sorte qu'on a dû ne pas retenir cette option-là.

5 L'aspect biologique, c'est que, bien sûr, on parle souvent d'éviter les empiétements. De faire des jetées temporaires, on parle d'empiétements temporaires longue durée, il peut y avoir des impacts, on peut devoir compenser, et cetera, mais les empiétements permanents, c'est toute autre chose. Et on a consulté les autorités compétentes en la matière, par écrit, on a même, dans nos registres une lettre du ministère de l'Environnement puis une lettre du ministère de la Faune qui dit, essentiellement, qu'ils seraient en total désaccord avec cette option-là pour des considérations d'empiétement dans les milieux sensibles.

10 Puis d'un point de vue technique, il faut savoir que les sols sont sensibles dans ce secteur-là s'il y avait un séisme majeur. Donc, même l'aménagement d'une jetée nécessiterait une consolidation des sols sous les jetées. Donc, on pourrait parler, potentiellement, de coûts exponentiels pour stabiliser les fondations sous les jetées.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, les pieux?

20 **MARTIN LAFRANCE :**

Essentiellement des colonnes ballastées, de la vibrocompaction au refoulement des sols sous toute la superficie des jetées (inaudible).

25 **LE PRÉSIDENT :**

Pour retirer l'eau?

30 **M. MARTIN LAFRANCE :**

Pour condenser les sols. Donc, finalement, ce n'était pas une option économique et écologique qui a été... qui n'a pas été retenue à cet effet-là.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Labbé... excusez, ma collègue veut intervenir.

LA COMMISSAIRE :

40 J'aimerais ça continuer sur la thématique des poissons, vu que vous semblez intéressé par les

5 poissons et moi également. J'irais du côté du ministère de la Faune, Forêt et des Parcs. On sait que, dans le secteur du pont, il y a plusieurs espèces à statut, je crois, neuf espèce à statut au niveau des poissons, puis qu'il y a quand même plusieurs types d'habitats essentiels. J'aimerais ça savoir, avec l'état actuel du projet, ce qui est proposé, mesures d'atténuation, surveillance, suivi, compensation, comment vous considérez les impacts du projet en lien avec la faune aquatique et la préservation des habitats essentiels et peut-être leur connectivité, également, entre eux. Donc, peut-être apporter... c'est une question vaste et générale, mais... puis peut-être, dans un deuxième temps, monsieur Boula de Pêches et Océans, si vous voulez compléter également. Voilà.

10 **Mme ANDRÉANNE MASSON :**

Effectivement, il y a quand même plusieurs volets dans votre question, ça fait que si je ne réponds pas en totalité, vous reviendrez avec des demandes de précision, mais... Le projet actuel, c'est la question, et non pas en réponse avec l'intervention de monsieur – dont j'oublie le nom, je suis désolée. C'est sûr que bon, pour ce qui est du permanent, on va... on a questionné le ministère des Transports à l'effet d'avoir... de tendre, en fait, vers un bilan neutre des impacts et des retraits des structures.

20 Donc, on a questionné à cet effet-là, surtout que t'sais, oui, dans le fond, le MFFP a quand même deux mandats : il a le mandat de la mise en valeur de la faune, donc par l'observation de la faune, les prélèvements, aussi, soit la pêche, la chasse, mais qui ne vient pas, en contrepartie, venir nuire à la conservation des habitats. Donc, on est en train de regarder avec l'initiateur, dans le fond, pour s'assurer de tendre vers un bilan neutre au niveau des pertes permanentes. Dans le fond, c'est de retirer les structures à son égalité qu'on vient reblayer avec le nouveau pont; ça, c'est pour le permanent.

30 Sinon, pour le temporaire, il est vrai qu'il y a... c'est un... un écosystème, c'est un un milieu qui est riche, qui a beaucoup de faune, qui a beaucoup de types d'habitats. Pour ce qui est des jetées temporaires, la justification même de ces jetées-là est, selon nous, la prémisse de base. C'est sûr que c'est un secteur qui est très dynamique, avec un jeu de marée frôlant de 5 à 6 mètres dépendamment de la période de l'année. Donc, on comprend qu'il y a des défis techniques qui viennent se rattacher à la construction même de ce pont-là. Et puis, t'sais, comme le mentionnait hier le ministère des Transports, de venir allonger la jetée puis faire du dragage, il y a un moment où est-ce qu'on doit prendre des décisions pour... en lien avec le dynamisme du milieu : travailler l'hiver avec les glaces, et tout et tout.

35 Donc c'est sûr qu'on l'a questionné aussi au niveau de cet angle-là.

40 Sinon, comme le ministère des Transports l'avancait hier, le MFFP, dans le fond, en collaboration avec Environnement Canada, a fait faire un modèle d'habitat portant sur les sites de reproduction qui sont à proximité de... bien, dans l'aire d'étude, dans le fond, soit la frayère à baret et le rassemblement de pré fraie, dans le fond, des géniteurs d'esturgeons jaunes situés dans le fleuve Saint-Laurent, mais à

l'embouchure de la rivière Montmorency. C'est un modèle d'habitat qui est assez complexe à expliquer, mais qui était quand même innovateur, et fait en lien, dans le fond, avec la télémétrie que le MFFP a faite sur les géniteurs de ces deux espèces-là.

5 Et quand on a fait rouler le modèle d'habitat, on a pu... En fait, les résultats qui sortent, dans le fond, de ce modèle-là viennent nous réconforter sur le fait que, malgré la mise en place de ces jetées-là qui sont quand même impressionnantes, mais qui, toutes proportions gardées, dans l'habitat qui est disponible, n'est pas non plus si monstrueux que ça quand on regarde l'ampleur de la zone, il n'y aurait pas d'impact, ou très peu. Il y en a, mais ça ne vient pas mettre en péril, dans le fond, l'utilisation de la frayère de baret pendant la construction du nouveau pont et la déconstruction du pont actuel. C'est la même chose pour le rassemblement des géniteurs d'esturgeon jaune situé dans la rivière... bien, à 10 l'embouchure, dans le fond, de la rivière Montmorency. Ça fait que c'est sûr que c'est venu atténuer nos craintes portant sur ce type d'habitat là qui est très fragile, dans le fond.

15 Sinon, on a posé des questions sur le plan de relocalisation des mulettes, entre autres, qui est important afin de venir réduire la mortalité qui serait induite sur ces espèces-là qui sont très peu mobiles. Donc, c'est sûr qu'on va... on a regardé avec... en fait, on a questionné le ministère des Transports pour s'assurer qu'il y ait le plus grand balayage, dans le fond, qui soit fait pour s'assurer de venir, c'est ça, réduire la mortalité de ces espèces-là.

20 Sinon, bien, pour ce qui est des jetées en tant que telles, c'est sûr qu'il va y avoir des impacts... c'est sûr qu'il y a des impacts relatifs pendant... dans le fond, une jetée, en fait, pour la construction, pendant à peu près quatre ans; l'autre, environ trois ou quatre ans, je... ça sera à valider avec le ministère des Transports. Mais où est-ce qu'on a questionné beaucoup et ce qu'on va venir travailler, c'est sur le... séquençage – merci – des travaux, justement, pour s'assurer qu'il y ait... qu'on vienne 25 minimiser ou réduire les impacts temporaires dans le milieu à son strict minimum. Donc, est-ce que... Après ça, dans le fond, on est venu... comme on l'a mentionné hier, on est venu demander des périodes de restriction portant sur les cycles vitaux des espèces de poisson qu'on jugeait les plus sensibles afin d'atténuer ces impacts-là. Donc, on est, en ce moment, en train de vouloir réduire le plus possible les 30 impacts qui pourraient... bien, qui seront, en fait, dans le milieu, en lien avec les jetées temporaires puis le dragage.

35 Mais selon la directive du MFFP, pour demander des compensations en lien avec des travaux temporaires, ce que je mentionnais, c'est qu'on a la directive de demander des compensations pour pertes temporaires lorsqu'il y a des impacts à long terme, voire permanents, sur le cycle vital des espèces. Comme les deux frayères qui étaient à proximité, on est réconforté sur le fait, avec le modèle d'habitat, qu'il y aura moins d'impact ou pouvoir... bien, peu d'impact sur cette reproduction-là des deux espèces. C'est venu atténuer nos craintes, et pour le moment, on n'est pas rendu à demander des compensations pour pertes temporaires, mais on va miser sur une remise en état et de venir vraiment 40 baliser, dans le fond, la remise en état parce que c'est un milieu qui est riche et qu'il est important de...

effectivement, de remettre en état dès que la fin des travaux sera faite.

5 Puis ça sera à voir, aussi, avec l'expertise du ministère de l'Environnement en lien avec les herbiers parce que, t'sais, dans le fond, nous, on le regarde comme étant une composante... une composante de l'habitat du poisson, mais l'expertise pour la remise en état des herbiers est au ministère de l'Environnement. Donc, on se partage un peu le champ d'expertise portant sur la remise en état. Est-ce que ça fait le tour de votre question?

10 **LA COMMISSAIRE :**

Parfaitement. C'était très complet.

Mme ANDRÉANNE MASSON :

15 J'ai comme l'impression d'être essoufflée.

LA COMMISSAIRE :

20 Merci. Bien, j'irais peut-être, dans un deuxième tour auprès de Pêches et Océans, là, monsieur Boula, si vous avez un complément ou quelque chose à ajouter de votre côté.

M. DOMINIC BOULA :

25 Oui.

LA COMMISSAIRE :

En ce qui vous concerne.

30 **M. DOMINIC BOULA :**

35 Oui. En fait, d'abord, c'est clair que le secteur, c'est un milieu riche : multifonction, habitats de qualité, beaucoup d'espèces, certaines avec des statuts, donc on part du principe que c'est un milieu qui est important. Maintenant, c'est un grand projet, c'est un projet qui est majeur. Pour avoir été sur le terrain à plusieurs reprises – sur le pont Champlain, par exemple – c'est impressionnant des jetées aussi longues que ça. On le voit sur des plans, on a l'impression que c'est petit sur des plans, mais sur le terrain, c'est très, très gros, c'est très impressionnant. Il y a énormément de choses que le promoteur doit gérer dans un chantier de cette ampleur-là, O.K.

40 Donc, on parle de jetées qui sont majeures et qui seraient en place, selon le séquençage,

j'entends quatre ans, mais t'sais, l'information qu'on a, c'est un chantier d'autour de huit ans au total, ou à peu près. Donc, on parle de près d'une décennie; ça, c'est s'il n'y a pas de retard également, t'sais. Donc, on est dans un contexte d'un très, très grand projet, O.K. Donc, des empiétements qui sont majeurs, des durées temporaires de travaux qui sont très, très longues sur des habitats qui sont riches.

5

Donc, hier, on a parlé d'enjeux importants et de mesures d'atténuation importantes comme les pierres de restriction. On a parlé de remise en état, que c'était majeur puis que ce n'était pas si... il faut bien le planifier, il faut bien le réfléchir; ça se fait, mais il faut bien le réfléchir. Ça aussi, c'est majeur, et la compensation est aussi un élément qui est majeur.

10

Maintenant, au moment où on se parle, il demeure qu'on a, nous, de notre côté, un certain nombre d'inconnus. Je donne, par exemple, les modifications hydrauliques qui vont se produire en raison de la présence de ces jetées-là : bien, il va y avoir de la sédimentation qui va se produire en amont, des ralentissements de vitesse. Il y a des modèles hydrauliques que le MTQ a fait qu'on n'a pas encore eu accès. Il y a des éléments à vérifier pour voir, au-delà des empreintes, qu'est-ce qui risque de se passer dans ce système-là.

15

Donc, c'est une excellente nouvelle si on ne touche pas aux frayères, c'est une excellente nouvelle à ce niveau-là, que ce soit pour le baret ou que ce soit pour l'embouchure de la rivière Montmorency, mais il y a tout plein d'autres fonctions d'importance dans ce secteur-là, puis là, il me manque une partie de l'histoire, au moment où on se parle, au niveau de ces incertitudes-là que je viens de nommer. Ça fait que, donc, l'enjeu va demeurer l'atténuation beaucoup, puis l'enjeu va demeurer la compensation beaucoup. Après ça, rendu en chantier, il va falloir y aller souvent, il va falloir que ça soit surveillé de près. La surveillance de chantier va être majeure, et cetera. C'est ce qu'on a vécu dans des chantiers qui sont... qui sont d'ampleur.

20

25

Il y a-tu des éléments, Marika, que j'oublie? Ça fait que, voilà.

LA COMMISSAIRE :

30

Très bien. Merci, monsieur Boula.

LE PRÉSIDENT :

35

Monsieur Labbé, si vous permettez...

M. JOCELYN LABBÉ :

40

Oui.

LE PRÉSIDENT :

... on pourrait faire une petite pause. Il arrive 15 h, on pourrait faire une petite pause jusqu'à 15 h 15. Donc, on...

5

M. JOCELYN LABBÉ :

On ne perd pas le droit de parole?

10

LE PRÉSIDENT :

Vous reviendrez. Vous reviendrez, mais en même temps, on va poser une question, puis on en profite pour aller chercher des précisions également.

15

M. JOCELYN LABBÉ :

D'accord.

20

LE PRÉSIDENT :

Alors, on va travailler de façon interactive, mais pour l'instant, on va faire une pause jusqu'à 15 h 15. C'est beau?

25

M. JOCELYN LABBÉ :

Parfait.

30

**PAUSE DE QUELQUES MINUTES
REPRISE DE LA SÉANCE**

LE PRÉSIDENT :

35

Alors, si vous permettez, nous allons reprendre la séance. Pour nos participants qui sont à l'extérieur, donc monsieur Labbé est toujours parmi nous.

40

Je vais vous redonner la parole, monsieur Labbé.

M. JOCELYN LABBÉ :

Oui. Une question.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, excusez-moi, monsieur Labbé, je pense que monsieur Pellerin voulait intervenir en rapport avec le dernier commentaire. Je ne sais pas si c'est Pêches et Océans?

10 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

Oui, c'est ça, en fait, apporter quelques précisions, notamment sur la durée des travaux. Comme on l'a présenté hier à la diapositive numéro 10, on parle d'un début de travaux, pour l'ouvrage principal, en 2023, avec une mise en service en 2027, donc quatre ans. Il y a des travaux préparatoires qui vont débiter hors de l'eau, donc on est loin du 10 ans que vous avancez. Puis par rapport aux études hydrauliques, aussi, mon collègue, ici va... Martin LaFrance va apporter des précisions, notamment sur certaines rencontres auxquelles vous avez participé.

20 **M. MARTIN LAFRANCE :**

Oui, en effet, au niveau des études hydrauliques, on n'a pas caché aucune étude hydraulique. Dans le fond, c'était juste pour mentionner que nos collègues de Pêches et Océans et du ministère de la Faune et du ministère de l'Environnement ont participé à plusieurs rencontres avant le dépôt de l'étude d'impact, puis ce qu'on retrouve dans l'étude d'impact, qui est essentiellement de faire un suivi hydrosédimentaire des sédiments, découle du fait que tout le monde se sont entendu sur le fait que, dans un modèle, souvent, c'est *garbage in, garbage out* – excusez-moi l'expression. Mais dans ce cas précis, ici, on a pu quand même faire une modélisation avec Environnement Canada, avec Jean Morin qui est PHD là-dedans, avec nos hydrauliciens au MTQ qui sont aussi les meilleurs, puis au niveau des conditions qui amènent les poissons dans des endroits précis, donc présence, absence en fonction des conditions hydrodynamiques.

25
30
35 Mais au niveau des sédiments, tout le monde se sont entendu que c'était difficile de présumer qu'est-ce qui allait se déposer, où et en quelle quantité. Donc, on a quand même défini puis on a une carte là-dessus dans l'étude d'impact, on a défini une zone au-delà des jetées d'influence probable au niveau des changements de vitesse qu'on anticipe, et c'est dans cette zone-là qu'on va faire un suivi fin, à chaque année, pour voir qu'est-ce qui se passe puis apporter des correctifs en temps et lieu dès que c'est possible.

40 Puis la restauration, effectivement, à la fin des travaux, est très importante, mais on n'a pas d'étude hydraulique qu'on retient ou qui n'a pas été partagée. Il n'y a pas de modèle, pour la déposition

des sédiments, qu'il est possible de se fier.

LE PRÉSIDENT :

5 Très bien, je vous remercie.

 Monsieur Labbé.

M. DOMINIC BOULA :

10 Pourrais-je intervenir, s'il vous plaît?

LE PRÉSIDENT :

15 Oui, allez-y.

M. DOMINIC BOULA :

20 Oui, je ne voulais juste pas que ça crée de la confusion. Bien, pour la durée des travaux, j'avais construction et déconstruction en tête. C'est pour ça que le chiffre d'environ huit ans, c'est ce que j'ai vu dans l'étude d'impact. Ça fait que je ne remettais pas en doute le temps que ça prend pour reconstruire le nouveau pont, je parlais de la période complète du projet, qui va impliquer des ouvrages temporaires dans les deux cas et des travaux dans les deux cas. Ça fait que je comprends que les deux ne se font pas en même temps, je parlais de plus le chantier au complet. Alors, corrigez-moi si je fais erreur, mais
25 c'était de l'ordre de ça que j'ai vu dans l'étude d'impact, donc autour de huit ans.

 Ensuite, je ne voudrais pas non plus laisser entendre que le MTQ nous a caché de l'information, ce n'était pas du tout l'essence de mon propos, c'est qu'on n'a pas encore vu les modèles d'habitat qui ont été faits en... qui ont été donnés en référence. On a eu des réunions amont avec des extraits de
30 modélisation hydraulique un peu pour être capable de discuter efficacement, mais on n'a pas vu l'ensemble des résultats de ça parce que, tout simplement, qu'il y avait différentes choses qui n'avaient pas encore été faites au printemps dernier. Donc, ils ne sont pas nécessairement... tous les détails ne sont pas présentés dans l'étude d'impact, mais il y a un certain niveau de détails qui est nécessaire pour nous pour, ultimement, prendre une décision.
35

 Ça fait qu'en temps et lieu, on aura accès, certainement, à toutes ces informations-là pour pouvoir échanger puis continuer à travailler avec le ministère des Transports. Ça fait que je ne voulais pas non plus que ça soit interprété comme caché, je ne l'ai jamais pris dans ce sens-là, du tout, du tout.
40

LE PRÉSIDENT :

Très bien, je vous remercie.

5 Monsieur Labbé.

M. JOCELYN LABBÉ :

Oui.

10

LE PRÉSIDENT :

La troisième fois doit être la bonne.

15 **M. JOCELYN LABBÉ :**

Merci. Je me posais la question, sur les jetées, le travail ne pourrait pas se faire sur des barges au lieu de construire des jetées?

20 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pellerin?

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

25

Bien, en fait, les barges seront déjà utilisées, mais pour qu'elles aient accès, il faut draguer. Donc, pour donner l'accès maximum aux barges, bien, c'est la jetée qui a été retenue, et non draguer toute cette section-là.

30 **M. JOCELYN LABBÉ :**

O.K.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

35

À cause des fonds.

LE PRÉSIDENT :

40 C'est la question des marées, c'est-à-dire, les barges ne peuvent pas être à sec à marée basse,

j'imagine?

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

5 Également.

M. JOCELYN LABBÉ :

10 Ça varie, ça varie avec la marée, en fin de compte. O.K. Tout simplement pour dire que j'ai été président de la chambre de commerce en 2019, et on a fait un sondage sur l'île d'Orléans auprès des gens d'affaires pour... en fin de compte, c'était dans le cadre du troisième lien, en fin de compte, pour savoir si les gens étaient pour un pont ou une jetée. Donc, en majorité, les gens ont voté pour une jetée plutôt qu'un pont. Bon, ça, c'était à l'époque où on discutait du troisième lien via l'île d'Orléans. Donc, c'est un sondage que nous, on a fait au niveau de la chambre de commerce impliquant les membres et
15 les non-membres et tous ceux qui avaient un commerce sur l'île d'Orléans, qui sont présents, où on a privilégié, en fin de compte, la jetée.

20 Il faut dire qu'au niveau de consultations publiques, on n'a pas eu des grosses consultations publiques au niveau de l'île d'Orléans, au niveau du monde, de tous les résidents. Ça, il y a eu des gens qui se sont prononcés, mais il n'y a pas eu une consultation publique où on a pu s'exprimer, en fin de compte, en tant que tel. Les organismes, les municipalités se sont prononcés, tout ça, mais disons que la population en général, je veux dire, on n'a pas été consulté, je veux dire, pour connaître notre opinion face à tout ça.

25 Il y a une notion que j'ai de la difficulté à comprendre, c'est la notion de compensation. Pour moi, ce n'est pas clair. Parce que je sais que monsieur Trudeau, notre premier ministre, il compense ses voyages en avion par planter des épinettes, en fin de compte, mais je ne sais pas jusqu'à quel point... où on peut aller avec une compensation pour réellement éviter les impacts qu'on produit. Pour moi, c'est une notion qui est nébuleuse.

30

LE PRÉSIDENT :

35 Je pourrais en profiter pour, en même temps, rattacher ça. Je pourrais recommencer avec le ministère de l'Environnement, la question de la compensation pour... disons, parlons de la perte de milieux humides et hydriques. Alors, du côté du Ministère, dans un premier temps, il nous a expliqué que, bon, vous l'avez brièvement mentionné hier, donc pourquoi une compensation pour la perte, disons, de milieux humides et hydriques, et puis en même temps, bien, nous dire, outre ce qui a été discuté hier, est-ce qu'il y a des préoccupations particulières que le Ministère a concernant la conservation ou la compensation. Donc, on parle d'« éviter » dans la séquence. Donc, j'aimerais ça
40 vous entendre sur cet aspect-là.

Mme MARIE-ÈVE THÉRIAULT :

5 Oui, effectivement. Donc pour, finalement, la protection des milieux humides et hydriques, c'est effectivement une préoccupation très importante pour le ministère de l'Environnement. C'est d'ailleurs...
10 il y a d'ailleurs une section dans la Loi sur la qualité de l'environnement qui encadre bien les... tout ce qui est en matière de protection pour les milieux humides et hydriques. Dans cette section-là, l'objectif est donc... comme on en a déjà discuté dernièrement – l'objectif d'aucune perte nette, au final. Donc, vous avez mentionné également l'approche d'atténuation, là : éviter, minimiser, compenser. Donc, c'est par cette approche-là qu'on atteint l'objectif d'aucune perte nette.

15 Pour ce qui est de la compensation, quand on est rendu au niveau de la compensation, c'est que, dans un premier temps, les efforts d'évitement et de minimisation ont été faits dans l'élaboration du projet pour, dans un premier temps, comme on dit, d'éviter les milieux humides et hydriques, par la suite, de favoriser la conception d'un projet qui minimise ses impacts sur le milieu, par exemple, par la
20 mise en place de mesures d'atténuation. Puis au final, quand tous les efforts ont été démontrés de la part de l'initiateur dans son projet, dans la conception de son projet, donc on y arrive avec les compensations.

25 Donc, à priori, les compensations sont attribuables aux pertes permanentes, finalement, liées à des ouvrages qui vont être... demeurer en place de façon permanente et qui vont affecter les fonctions écologiques du milieu. Puis cette compensation-là est prévue dans la Loi, comme... par une... d'abord, par une contribution financière, mais elle peut également être remplacée par une... par des travaux de création et de restauration de milieu.

LE PRÉSIDENT :

(Inaudible).

MARIE-ÈVE THÉRIAULT :

30 Oui, tout à fait. Donc, c'est ça pour ce qui est de la compensation des pertes permanentes.

35 Par contre, il est également possible d'avoir des compensations pour les pertes temporaires si on juge que la perturbation est assez importante puis d'une durée assez...

LE PRÉSIDENT :

40 Long terme.

MARIE-ÈVE THÉRIAULT :

5 ... longue dans le temps, si on veut, pour qu'on exige des compensations. À l'heure actuelle, évidemment, on préconise, dans un premier temps, la remise en état du milieu, puis... avec des mesures correctrices au besoin si jamais ce n'est pas... on n'atteint pas l'objectif final d'aucune perte nette.

10 Puis dans le cadre du présent projet au niveau des pertes permanentes – donc, ce qu'on s'attend à avoir une compensation – ce que le Ministère préconise, c'est vraiment le retrait des structures anthropiques actuelles de l'ancien... bien, « de l'ancien pont », du pont actuel, en fait, pour redonner au milieu, finalement, son état initial. Puis même qu'à ce niveau-là, ça pourrait permettre de contrebalancer les impacts sur le milieu de la construction du nouveau pont.

15 Par rapport aux empiétements... bien, aux pertes dites de fonctions écologiques temporaires, des ouvrages temporaires qu'on parle ici, des jetées, ce qu'on... on a questionné, justement, l'initiateur à cet effet-là pour... comme ma collègue Andréanne Masson le disait plus tôt, en lien avec le séquençage des travaux pour arriver à... pour demander, en fait, que les deux structures, pour la phase construction et déconstruction, ne soient pas mises en place dans le milieu en simultané. Donc, pour... de cette optique-là, ça permettrait de minimiser les impacts.

20 Puis on n'est pas encore, évidemment, à statuer sur la compensation des pertes temporaires parce qu'il nous manque encore un petit peu d'information au niveau, comme je vous disais, de la démonstration de l'évitement puis de la minimisation des impacts. C'est d'ailleurs ce qui a été adressé à l'initiateur dernièrement.

LE PRÉSIDENT :

25 Très bien, je vous remercie.

30 Du côté d'Environnement Canada, donc, tant qu'à être dans les milieux humides et hydriques, est-ce que vous avez des préoccupations particulières? En même temps, est-ce que Environnement Canada a cette notion-là de compensation? Je donne la parole de ... c'est quoi déjà, madame...

Mme SUZIE THIBODEAU :

35 Suzie Thibodeau.

LE PRÉSIDENT :

40 Allez-y.

Mme SUZIE THIBODEAU :

5 Oui. Bonjour, Suzie Thibodeau, coordonnatrice en évaluation environnementale. Oui, effectivement, c'est un enjeu qu'on a regardé. On a été.. on a fait une analyse au niveau des milieux humides, et puis j'ai avec moi notre expert, Sébastien Paradis, qui est expert au Service canadien de la faune et coordonnateur en évaluation environnementale lui-même, qui peut vous apporter des éléments de précision. Je vais laisser davantage la parole à Sébastien.

LE PRÉSIDENT :

10 Oui. Bonjour, monsieur Paradis.

M. SÉBASTIEN PARADIS :

15 Oui, bonjour. Bonjour. Donc, au gouvernement fédéral, on s'appuie beaucoup sur la Politique fédérale de conservation des terres humides qui a été adoptée en 1991, politique à laquelle le gouvernement fédéral s'engageait à ce qu'il n'y ait aucune perte nette de fonctions des milieux humides. On ne parle pas nécessairement de superficie, mais de fonctions écologiques ou socio-économiques. Donc, dans certaines circonstances, on s'attend à ce que... bien, dans tous les cas, on s'attend à ce que la séquence de « éviter, atténuer, compenser » soit mise en oeuvre, et on s'attend, notamment dans le cas des projets sur terre fédérale, les projets qui sont situés dans des secteurs où la perte des milieux humides a été jugée critique, à des niveaux critiques, ou dans des secteurs d'importance écologique ou socio-économique.

25 Donc, dans les cas comme le projet, actuellement où il y a des pertes de fonctions de façon permanente, Environnement Canada recommande l'élaboration de programmes de compensation, programmes de compensation qui devraient être réalisés physiquement; pas des compensations monétaires, mais vraiment des compensations physiques dans le but qu'il n'y ait aucune perte nette de fonctions de milieux humides.

LE PRÉSIDENT :

30 Très bien, merci.

35 Tantôt... ça fait deux fois qu'on faire allusion à un terrain fédéral. Je me souviens l'avoir mentionné, je crois que c'était dans les documents préliminaires sur la consultation publique et interministérielle, qu'il y avait un commentaire... bien, j'imagine que c'était peut être Environnement Canada ou Pêches et Océans, qui mentionnait ce terrain fédéral là, mais je ne me souviens pas où il est situé. Je ne me souviens pas d'avoir vu une figure dans l'étude d'impact qui indique à quel endroit il est ce terrain-là. Monsieur Pellerin.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

5 En fait, selon notre interprétation, le terrain fédéral n'est pas touché. Il se trouve à être entre les piles, ça fait qu'il n'y a pas d'interventions qui sont faites. On a réussi à éviter la partie de terrain qui appartient au fédéral.

LE PRÉSIDENT :

10 Il serait à quel endroit, est-ce qu'il y a moyen de le savoir où il est exactement? Est-ce que...

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

15 Oui, on pourrait vous fournir une carte.

LE PRÉSIDENT :

Oui, nous dire où il est, à ce moment-là, puis à ce moment-là, vous préciserez qu'il ne serait pas directement touché.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

20 On a réussi, avec le positionnement des piles, à éviter ce petit triangle-là.

LE PRÉSIDENT :

25 O.K. Je vous remercie.

Oui, monsieur Labbé.

M. JOCELYN LABBÉ :

30 Oui. On a parlé de remettre le pont à la mise à niveau, en fin de compte, mais est-ce qu'il y a des normes pour un pont de piétons, de véhicules légers, qui ne seraient pas les mêmes pour des véhicules lourds?

LE PRÉSIDENT :

35 C'est certain que, si un pont est aménagé simplement pour des véhicules légers, ou piétonnier, on peut penser qu'il n'y aura pas les mêmes normes de charge à supporter que pour un pont. On l'a à
40 plusieurs endroits, ce type de pont là, qui sont pour les piétons.

Monsieur Pellerin.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

5 Au-delà de ce qui va être sur le pont, on revient sur la capacité sismique des fondations. Je pense qu'on a fait le tour de...

LE PRÉSIDENT :

10 Oui. Je pense que c'est un peu la situation, c'est que le pont actuel, c'est-à-dire, nécessiterait quand même des travaux majeurs de mise à niveau sismique, au-delà du fait qu'il pourrait y avoir des moindres charges qui passaient dessus. C'est ce qui a été discuté hier, ou c'est plutôt dans l'après-midi, ce qu'on doit retenir, ce point-là.

15 **M. JOCELYN LABBÉ :**

Un peu les... pour moi, c'est... je comprends, mais il reste qu'il y a peut-être moyen d'avoir, je ne le sais pas, un arrêté ministériel là-dessus pour, en fin de compte, donner une vocation bien spécifique. Parce qu'il y en a beaucoup, de ponts, en fin de compte, au Québec, puis il y en a qu'on ne peut pas utiliser avec des automobiles, puis les ponts demeurent là, tout simplement, ça fait que...

20

LE PRÉSIDENT :

Oui, vous avez raison.

25

M. JOCELYN LABBÉ :

Bon, il y en a.

30

LE PRÉSIDENT :

Je faisais allusion tout à l'heure à un mandat de médiation...

M. JOCELYN LABBÉ :

35

Oui.

LE PRÉSIDENT :

40

... dans le coin de Matane, c'est le pont Arthur-Bergeron. Donc, le ministère des Transports faisait

une voie à partir du carrefour giratoire de Matane...

M. JOCELYN LABBÉ :

5 Oui.

LE PRÉSIDENT :

10 ... pour s'en aller vers la Gaspésie, autrement dit, et le pont Arthur-Bergeron devenait excédentaire. Ce pont-là avait des... de mémoire, je le dis, je peux faire des erreurs, mais il avait des limitations de charge à ce moment-là, ça fait que le Ministère voulait, en même temps, le remplacer. Le Ministère avait étudié certaines hypothèses, mais le pont était rétrocedé je ne sais plus à qui, si c'était la MRC ou la municipalité. Le Ministère resurfaçait le dessus du pont pour le remettre en état pour qu'il soit utilisé uniquement par les cyclistes, piétons, motoneiges, mais il restait qu'il y avait un preneur. Donc, il

15 y avait un organisme, une municipalité, qui le prenait en charge pour l'entretien futur.

20 C'est un peu ça, actuellement, le débat qu'on a, entre autres, comme monsieur Pellerin l'a dit, il n'y a pas de preneur pour assurer l'entretien à long terme pour générations futures du pont existant, outre le fait qu'il peut y avoir, comme monsieur Pellerin a dit, une incertitude quant à la possibilité d'une mise à niveau sécuritaire au niveau sismique. C'est ce qu'on retient des explications.

25 De toute façon, comme je vous dis, les transcriptions vont être disponibles, donc dans à peu près une semaine, donc au début de semaine prochaine, même si on approche de Noël. Mais il reste que les transcriptions sont disponibles, et les gens vont pouvoir relire les explications, entre autres, qu'il y a eu hier. Mais ce que je retiens, à ce stade-ci, c'est que c'est complexe, la situation de la pérennité du pont actuel, puis il y a la question du repreneur de ce pont-là pour son entretien à long terme.

M. JOCELYN LABBÉ :

30 Mais si on informait, mettons, les municipalités de dire « bien oui, s'il est voué, tout simplement, à une circulation de piétons, sa durée de vie va être de X temps ». Au lieu d'être 10 ans, ça peut être 100 ans si la vocation est différente. Ça changerait, parce que là, on verrait au niveau... l'entretien ne serait pas le même, l'investissement des payeurs de taxes ne serait pas le même non plus. Donc... mais il y a ces éléments-là.

35

LE PRÉSIDENT :

40 Oui, mais...

40

M. JOCELYN LABBÉ :

T'sais, on a été capable d'éclairer...

5 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pellerin nous dit que ça a été discuté, mais il doit y avoir des coûts d'entretien annuels...

10 **M. JOCELYN LABBÉ :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

15 ... puis après ça, il y a des coûts récurrents. À un moment donné, après 15, 20 ans... c'est un peu
comme quand on a une maison, hein. On nous dit, quand on achète une maison, même flambant
neuve, hein, on nous dit, déjà en partant « mets de l'argent de côté parce que ta maison s'use, donc tu
vas avoir peut-être à faire des travaux après 15 ans pour le toit, d'autres travaux, la cuisine, après 20
20 ans ». Donc, tu mets... hein, c'est de mettre de côté, disons, 3 % de la valeur, disons, de la maison
elle-même, hein, pour le futur, même si la maison est flambant neuve. Donc, il faut prévoir, à ce
moment-là... hein, on le sait, des coûts d'entretien.

M. JOCELYN LABBÉ :

25 Mais d'année en année, actuellement... d'année en année, actuellement, on investit énormément,
ce qui fait qu'on va avoir consolidé, peut-être, le tout, puis là, on va le défaire. C'est ça que je trouve un
peu spécial.

LE PRÉSIDENT :

30

Oui, je vous comprends là-dessus, mais il reste qu'il n'est pas aux normes sismiques en ce
moment, là.

M. JOCELYN LABBÉ :

35

Oui. Mais comme je vous dis... oui, c'est sûr que...

LE PRÉSIDENT :

40

Parce qu'encore une fois, c'est parce que...

M. JOCELYN LABBÉ :

O.K.

5 **LE PRÉSIDENT :**

10 Si quelqu'un le reprend, non seulement la personne ou l'organisme qui le reprend, ça veut dire, en est responsable de son entretien. Mais aussi est responsable civilement de la pérennité et de la sécurité de l'infrastructure. Donc, il y a comme une double responsabilité, c'est-à-dire de l'entretenir, puis s'il y a quelque chose qui ne marche plus, bien, c'est toi qui l'as pris en charge, tu as signé un engagement, s'il y a des poursuites. Donc, imaginez, c'est une grosse structure. Je peux comprendre que les municipalités sont hésitantes, mais ça reste une grosse structure.

15 **M. JOCELYN LABBÉ :**

Oui oui.

LE PRÉSIDENT :

20 Ça implique de l'argent, autrement dit, des grandes sommes pour quelqu'un qui le reprendrait, puis pour l'instant il n'y a pas de repreneur.

Oui, monsieur Pellerin.

25 **M. JOCELYN LABBÉ :**

30 Mais ça serait intéressant, quand même, de savoir qu'est-ce que ça coûterait. Parce que là, on a lancé des millions pour le défaire, et cetera, bon, ainsi de suite. Mais qu'est-ce que ça coûterait de le garder dans l'état où la vocation serait spécifique à des piétons, des cyclistes, des motoneiges? Puis là, c'est ça que je n'ai pas, moi, personnellement...

LE PRÉSIDENT :

On va demander à monsieur Pellerin.

35

M. JOCELYN LABBÉ :

... puis qui aiderait peut-être les municipalités à prendre une décision beaucoup plus éclairée.

40

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

5 Toutes ces discussions-là, on les a eues avec la MRC et la municipalité de Saint-Pierre. Juste pour l'entretien... en fait, les investissements que le Ministère fait actuellement sur le pont, c'est pour assurer sa... le maintenir jusqu'à la mise en service... maintenir la fonctionnalité jusqu'à la mise en service du nouveau pont. Donc, on ne fait pas de travaux supplémentaires, on sait ce qui s'en vient. On parle encore – je me répète – mais de plusieurs millions juste pour l'entretien du pont. Annuellement, c'est plusieurs millions, même pour une vocation de piétons et de motoneiges.

10 Puis je peux même faire du pouce sur les motoneiges parce qu'on a eu beaucoup de discussions avec encore la MRC, la municipalité et les clubs de motoneige, puis ce n'est pas possible d'amener les motoneiges de façon sécuritaire et à les faire traverser à cet endroit-là, il n'y a aucun accès possible par la rive-nord. Donc, ça a été étudié aussi avec les clubs de motoneige et les municipalités, autant sur la rive nord que sur la rive sud.

15 **LE PRÉSIDENT :**

20 Actuellement, outre de... pas des travaux d'urgence, mais juste l'entretien courant du pont actuellement, ça revient à combien, êtes-vous capable de nous donner des chiffres?

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

Oui.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Ça donnerait une idée. Même s'il était utilisé à des fins piétonnières, il y a quand même des frais pour qu'il soit maintenu sécuritaire tout le temps, des vérifications régulières.

30 **M. FRÉDÉRIC PELLERIN :**

On parle, depuis 2012, de 15.5 millions.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Total, depuis 2012.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

40 Oui, plus des travaux de densification autour de 5 millions. C'est sans compter les frais reliés aux

inspections annuelles, aux inspections qui sont faites régulièrement et aux travaux d'urgence qui peuvent être faits.

LE PRÉSIDENT :

5

On parle de quelque chose qui est plutôt courant, relativement courant, donc on parle de quand même... je veux dire, depuis 2012, donc on arrive en 2022, donc on parle de pas loin 17, 18 millions. Donc, on parle quand même de plus de un million par année, disons un million et demi, deux millions et et demi d'entretien courant qu'on peut dire, sans compter, des fois, des réparations majeures. C'est ce que je comprends de l'explication de monsieur Pellerin.

10

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

Exact.

15

M. JOCELYN LABBÉ :

Mais c'est toujours pour assurer une vocation automobiles, camions, ce que vous donnez comme chiffre?

20

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

Au-delà de ce qui circule dessus, la structure en tant que telle se dégrade aussi.

25

M. JOCELYN LABBÉ :

Oui oui.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

30

Oui, il y a un tablier, mais il y a tout ce qui est autour aussi.

LE PRÉSIDENT :

35

Ça fait que, voyez-vous, c'est un peu ça le *challenge*. Mais encore une fois, ça peut être un enjeu, mais ça veut dire, s'il y a des municipalités qui peuvent poser des questions, bien, ce que je comprends, c'est que le Ministère est prêt à relancer les discussions, mais voici, autrement dit, l'assiette de coûts à ce moment-là.

40

Mais ce que je constate, c'est qu'ils sont en audience... si la municipalité avait voulu intervenir,

hein, ils étaient les bienvenus. Donc, on n'a pas eu personne qui est venu nous dire « ah, bien moi, ça m'intéresse de reprendre le pont ». On est un peu pris là-dedans. Donc, ce qu'on constate, c'est qu'il n'y a pas de repeneur pour le pont. C'est ça l'enjeu.

5 Mais par contre, comme ça a été discuté avec monsieur Crête plus tôt, le pont continuerait à être fonctionnel pendant la construction du nouveau pont, donc ça veut dire il y a un certain nombre d'années avant que la déconstruction commence, mais encore une fois, c'est-à-dire, ça prend un repeneur d'ici ce temps-là. Avant que le premier boulon soit enlevé sur le pont existant, il se passe encore quelques années. On parle de quoi, 2028? D'ici ce temps-là, bien, comme je vous dis, ça prend un repeneur.

M. JOCELYN LABBÉ :

15 Donc, pour me rendre chez moi, actuellement, je prends toujours un risque qu'il arrive un tremblement de terre puis que j'arrive dans le fleuve parce qu'il n'est pas aux normes?

LE PRÉSIDENT :

20 C'est... c'est un risque.

M. JOCELYN LABBÉ :

Gros risque.

25 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Autrement dit, c'est exactement ça.

M. JOCELYN LABBÉ :

30 Oui.

LE PRÉSIDENT :

35 Hein, on prend... c'est la notion de risque, hein. Je décide de traverser la rue chez moi, je prends un risque. Tout d'un coup que je suis distrait puis qu'il y a une automobile qui passe? Bang, je me fais frapper. Donc, dès que je traverse la rue, je prends un risque. On prend des risques dans la vie. Il y a des risques volontaires, involontaires, conscients, inconscients, mettons, on peut discourir là-dessus, mais effectivement, le pont... c'est parce qu'un tremblement de terre majeur, on sait que ça n'arrive pas souvent, mais ça peut arriver demain matin. C'est ça qu'il faut... il faut être conscient de ça. Mais si ça

arrive puis l'irréparable arrive puis le pont tombe, bien...

M. JOCELYN LABBÉ :

5 Le dernier tremblement de terre...

LE PRÉSIDENT :

10 ... il va y avoir une enquête publique.

M. JOCELYN LABBÉ :

15 Je venais juste de passer le pont quand le dernier tremblement de terre s'est fait sentir, puis il oscillait, le pont. Puis il y a même une personne que je connais qui pensait avoir une crevaision, puis il a débarqué de son auto, mais quand qu'il a vu que c'était l'ensemble du pont qui... qui se balançait, bien, il a rembarqué dans son auto pour essayer d'éliminer le plus possible.

LE PRÉSIDENT :

20 Il s'est dépêché. Bien, disons, le tremblement de terre de 88 avait lieu au...

M. JOCELYN LABBÉ :

25 Oui.

LE PRÉSIDENT :

30 ... au sud de... en fait, au sud de La Baie, pas tellement loin, donc il y avait une certaine distance. On sait qu'il avait moins d'énergie...

M. JOCELYN LABBÉ :

Hum.

35 **LE PRÉSIDENT :**

... la secousse avait moins d'énergie rendue ici qu'à La Baie.

40

M. JOCELYN LABBÉ :

Oui, oui, oui.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Mais on sait qu'il peut avoir des tremblements de terre plus près, qui sont dans Charlevoix Ouest, là, puis c'est ça le risque sismique qu'on voit là-dedans.

10 **M. JOCELYN LABBÉ :**

O.K.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Mais ça fait appel aux notions de risque volontaire, involontaire. Je ne veux pas faire peur à personne, mais vous avez l'aéroport, il y a des avions qui décollent, ça fait qu'imaginez un gros porteur qui décollerait puis il perd... je ne sais pas, il perd son moteur puis il est à 6 h 30 le matin puis il tombe dans Charlesbourg, ça ferait un méchant dégât. Donc ça, c'est la notion de risque involontaire. Donc, dépendamment où l'avion tombe, il y a quand même des notions de risque.

20

Mais maintenant, c'est ça, on voit, le Ministère veut le reconstruire. Plus récemment, on a entendu parler aux nouvelles, il y avait l'hôpital de Baie-Saint-Paul.

25 **M. JOCELYN LABBÉ :**

Oui.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Il vient d'être reconstruit.

M. JOCELYN LABBÉ :

35 Oui.

LE PRÉSIDENT :

40 Ça ne fait pas tellement longtemps, je pense, qu'ils ont terminé, mais c'était ça : il y a eu des évaluations tout d'un coup, puis ils ont dit « le risque sismique fait qu'il pourrait s'écraser comme un

château de cartes ». Donc, là, débat à savoir est-ce qu'on le ferme tout de suite, bien là, c'est parce que si on le ferme tout de suite, hein, c'est un peu la balance avantages-inconvénients. Qu'est-ce qui arrive, hein, c'est-à-dire que les gens n'auront plus de soins à Baie-Saint-Paul, mais on va se dépêcher à en reconstruire un nouveau. C'est un peu ça, des fois, le débat des notions de risque : on fait quoi.

5

M. JOCELYN LABBÉ :

Oui, mais parce que c'est quand même une zone qui est à risque aussi, la région de Baie-Saint-Paul pour les tremblements de terre. Bon, ça arrive d'un endroit à l'autre.

10

Bon, personnellement, si on regarde le projet du pont à haubans, on doit possiblement défaire le vieux pont... ça, c'est mon opinion personnelle, sauf que je pense qu'il y aura lieu de garder le vieux pont avec un autre type de pont en parallèle pour mettre en évidence le pont actuel. Parce que je pense qu'il y a un moyen de combiner les choses puis qui réglerait bien des soucis à bien des gens, les gens qui se préoccupent, en fin de compte, de l'aspect patrimonial. Bon, « patrimonial », il n'est pas tellement vieux, mais évidemment, il a une petite histoire parce qu'on disait que le pont de l'Île, c'était... était long et étroit comme Taschereau, qui était premier ministre. On... les opposants amenaient cette réflexion-là prise à double sens, donc c'est... mais il a quelque chose de beau, puis je pense qu'on pourrait le mettre en évidence.

15

20

J'ai regardé aussi la présentation qui a été faite sur le pont à haubans, et j'ai regardé l'illumination qu'on en a faite pour le soir, et tout ça. Je le trouve un peu faible. Je pense qu'il y a moyen de le mettre en évidence un peu plus. La seule chose que j'ai vue, c'est de voir les piliers qui sont éclairés, mais je n'ai pas vu la structure en tant que telle qui donnerait une image extraordinaire vue du Château Frontenac, qui donnerait peut-être le goût aux gens qui sont au Château ou sur la terrasse, de dire « bien, regarde donc ça, si c'est beau hein, demain, on va aller faire un tour là ». C'est sûr que, moi, je parle... j'ai un petit commerce sur l'île d'Orléans, donc ça peut être intéressant pour amener une clientèle, je veux dire, sur l'île d'Orléans. Donc, le mettre en évidence peut-être un peu plus que ce qu'on nous a présenté hier serait peut-être quelque chose qui serait intéressant, je veux dire, à regarder. Parce qu'on a fait le pont Jacques-Cartier, à Montréal. Bon, on parle de pollution nocturne, de pollution...

25

30

LE PRÉSIDENT :

Oui, la pollution par éclairage.

35

M. JOCELYN LABBÉ :

Lumineuse, en fin de compte. Puis... mais je pense qu'il y a moyen de... il y a peut-être des heures qu'on peut l'éclairer puis des heures qu'on peut éteindre tout ça. Ça fait que, non, je pense qu'il y a cet aspect-là que j'ai vu du pont qui pourrait... parce qu'il est très beau.

40

Où j'ai une certaine crainte, c'est qu'on semble avoir beaucoup d'argent pour mettre... « tirer à l'eau », une façon de parler pour un pont, mais c'est beaucoup d'argent, et j'espère qu'on va avoir assez d'argent pour finir tout le projet. Parce que, bien souvent, on a parti des projets, toutes sortes de projets, puis qui ne se sont pas mis à terme.

5

Un bel exemple, à Québec, on a ça à Québec, on a les bretelles de Dufferin-Montmorency. On devait avoir un tunnel qui devait passer, puis là, on a défait les bretelles. Donc, c'est un projet qui a tombé à l'eau qui nous a coûté énormément cher. Donc, il ne faudrait pas que ça soit la même chose qui arrive avec le pont de l'Île. C'est pour ça qu'avoir un autre type de pont moins dispendieux qui mettrait en valeur ce qu'on a serait peut-être un compromis intéressant où les gens pourraient être satisfaits.

10

LE PRÉSIDENT :

Ça fait que nous prenons note de vos commentaires. Je vous...

15

M. JOCELYN LABBÉ :

Ça m'a fait plaisir, puis je suis content d'être ici puis d'avoir rencontré tout le monde, du moins, avoir eu la chance d'avoir des spécialistes alentour de nous. Ce que je déplore un peu, c'est le manque de participation.

20

LE PRÉSIDENT :

Bien, c'est sûr que c'est difficile. On essaie de mettre les conditions, mais avec la COVID, on limite.

25

M. JOCELYN LABBÉ :

Oui.

30

LE PRÉSIDENT :

Beaucoup de gens n'osent pas venir. On s'en aperçoit, d'ailleurs, mais on essaie de mettre au maximum, hein, la salle... bon, la séance est hybride, qu'on appelle, hein. Les gens peuvent venir dans la salle puis les gens pouvaient participer à distance, mais ça reste encore toujours le facteur de dire, bien, est-ce que les gens veulent avoir des points ou veulent participer. Mais quand même, on a eu au moins un ou deux participants. Il y a des gens qui ont déposé des documents, mais ils ne voulaient pas venir les présenter. Donc, ça, ces documents-là vont être mis en ligne à la fin des séances. Donc, il y a des gens... au moins un autre participant, de mémoire. Il y a peut-être des gens qui se sont rajoutés, il

35

40

faudrait que je vérifie, mais il y a d'autres gens qui veulent participer simplement en nous envoyant un mémoire, ils ne viennent pas le présenter. Donc, il y a ça aussi, ces gens-là comptent également.

M. JOCELYN LABBÉ :

Bon, on va attendre les développements.

LE PRÉSIDENT :

Ça marche. Alors, je vous remercie.

Excusez-moi, on m'informe que madame Thibodeau, d'Environnement Canada, veut parler – Environnement et Changement climatique Canada.

Madame Thibodeau, vous avez des précisions à apporter?

Mme SUZIE THIBODEAU :

Oui, bonjour. Oui, je voulais apporter des précisions. Je fais un petit retour en arrière, mais tantôt, on parlait de terre fédérale, puis selon notre compréhension, le projet, il empiéterait quand même dans des herbiers aquatiques qui sont situés sur les terrains fédéraux qui appartiennent, en fin de compte, au Port de Québec, qui sont sous leur gestion. Donc, puis selon notre système fédéral de qualification des terres humides, les herbiers aquatiques sont considérés comme des milieux humides. Donc, je voulais clarifier ce fait-là, parce que tantôt, on semblait dire qu'il n'y avait pas de... qu'il n'y avait aucun empiètement sur les terres fédérales.

LE PRÉSIDENT :

O.K. De ma compréhension, c'est ça, il y a les limites du Port de Québec, puis... on ne rentrera pas dans la Constitution ou dans la création de la province de Québec en 1776, qu'il y avait des... hein, on sait qu'il y avait eu des... c'est différent. Le fond marin, par exemple, dans l'estuaire est de propriété provinciale, le fond, depuis 1776. Mais après ça, en 1867, il y a eu la Constitution puis il y avait la création des ports nationaux, donc dans laquelle il y avait une entente qui disait que les limites... le Port de Québec a une assez grosse limite, on sait qu'il va... ça s'en va vers la chute Montmorency.

Donc, j'imagine que c'est à ça que vous faites allusion, madame Thibodeau. Donc, c'est des limites... à l'intérieur des limites du Port de Québec, ça serait des terrains inondés, mais dans les limites du Port de Québec, hein. Donc, ça serait peut-être important... on remonte à 1867, là, hein, c'est un peu ça le...

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

5 Mais justement, il y a eu un jugement récemment par rapport au Havre de Québec. On a eu des... plusieurs discussions avec l'administration portuaire de Québec, quelques rencontres pour discuter de ces éléments-là jusqu'à tout récemment, un peu en lien avec l'étude d'impact également. Donc, on a un lien constant avec l'administration portuaire de Québec.

LE PRÉSIDENT :

10 Donc, ça veut dire, du côté d'Environnement Canada, aussi, ça veut dire qu'il y a le port qui peut confirmer des limites de terrains fédéraux, c'est-à-dire, c'est ça qu'on comprend.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

15 Bien, il y a une interprétation légale au niveau des arpenteurs qui a été faite puis qui pourrait rester à discuter, justement, suite au jugement qui a été fait. Mais on... comme je le mentionnais, il y a eu plusieurs rencontres avec l'administration portuaire de Québec.

LE PRÉSIDENT :

20 C'est ça. Parce qu'on sait qu'il y avait des terrains fédéraux qui étaient en... pas juste sous l'eau, qui étaient aussi émergés parce qu'en 1867, il y avait des activités... oui, il y avait une activité centrale, (inaudible) le Vieux-Port, mais il y avait des activités plus ponctuelles qui s'en allaient un peu plus loin autour de la... parce que je me souviens avoir lu, autour de la rivière Saint-Charles, par exemple. Donc, 25 il peut y avoir aussi des terrains fédéraux qui sont en zone exondée, mais qui appartiennent au port. Donc, ça veut dire que c'est assez... ça peut être complexe comme situation.

M. FRÉDÉRIC PELLERIN :

30 Oui, à moins... même, à moins que je me trompe, ça va jusqu'au pont de Québec.

LE PRÉSIDENT :

35 C'est ça, les limites du port à l'ouest s'en vont au-delà de... du pont Laporte, effectivement.

Mais ça peut être un point à éclaircir, mais j'imagine que le Port de Québec doit avoir des relevés cadastraux, sinon, ça sera des chicanes d'arpentage, d'arpenteurs, qui vont dire « la limite est là plutôt que là ». Mais on verra ça à ce moment-là. On vous laisse ça entre les mains, madame Thibodeau.

40

Mme SUZIE THIBODEAU :

5 O.K. Bien, si je peux ajouter, ça ne serait pas juste des herbiers aquatiques qui seraient en terre fédérale, il y aurait aussi la jetée du côté nord qui pourrait être... en tout cas, en partie en terre fédérale. Si jamais c'est le cas, bien là, le rôle d'Environnement Canada pourrait être appelé à changer. Si jamais, par exemple, il y a une espèce en péril qui était identifiée dans les limites du port, il y a même des permis qui seraient requis, peut-être, qui pourraient être requis selon la Loi sur les espèces en péril, si jamais il y avait une espèce en péril en terre fédérale. Donc, c'est à considérer. Je ne sais pas si mon expert voulait se prononcer aussi.

10 **LE PRÉSIDENT :**

C'est à regarder, c'est ça.

15 **Mme SUZIE THIBODEAU :**

Monsieur Paradis, s'il y a quelque chose à rajouter.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Paradis veut ajouter?

M. SÉBASTIEN PARADIS :

25 Non, je n'ai rien à rajouter, merci.

Mme SUZIE THIBODEAU :

30 D'accord.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Alors, je vous remercie, madame Thibodeau.

35 Donc, ça fait le tour des différents intervenants. Donc, on n'a pas d'autres personnes qui sont inscrites, donc je vais passer au discours de fermeture.

MOT DE LA FIN

40

LE PRÉSIDENT :

5 Donc, maintenant, ceci clôt officiellement les séances publiques de la consultation ciblée. La Commission constate... bon, il peut y avoir quelques informations complémentaires dont, notamment, du côté de l'initiateur que... monsieur Pellerin a dit qu'il ferait des recherches, entre autres pour des documents, pas... je ne veux pas utiliser « étude géotechnique », mais étude technique, disons, par exemple. Nous, on va faire le suivi, on a pris ça en note, on va faire le suivi avec vous.

10 Donc, la commission constate, bon, que des informations ou commentaires sont attendus. La commission compte les recevoir au plus tard dans les 48 prochaines heures. Si ça vous pose problème en disant « bien là, il faut qu'on fasse une recherche ou qu'on écrive quelque chose », avisez-nous; l'idée, c'est d'avoir ça le plus rapidement possible. On est mardi, jeudi, des fois, nous, on rend ça public extrêmement rapidement, le plus vite qu'on peut. On laisse aux gens la possibilité, des fois, de réagir, donner un complément de mémoire, jusqu'au 20 décembre, donc c'est pour ça qu'on insiste sur le 48 heures.

15 Si ça vous pose un problème, dites-nous-le, mais au moins, que le gros de l'information... ne retenez pas de l'information qui serait disponible en disant « on va attendre de tout avoir ». Donc, donnez-nous ce que vous pouvez. Nous, on va faire un suivi cette semaine avec vous. Aussitôt, donc... les renseignements seront aussitôt rendus publics. Les questions et les réponses ainsi que les nouveaux documents obtenus seront déposés officiellement – donc, on leur donne une cote – set sont accessibles sur le site Web du BAPE.

20 Je rappelle, donc, pour les participants, et ça comprend les ministères ou ceux qui le désireraient, bien, vous avez jusqu'au 20 décembre à 12 h pour effectuer le dépôt de votre mémoire ou complément de mémoire. Ça implique aussi, si un ministère, par exemple, veut donner un complément d'information également. Même si on ne l'attend pas, puis vous pensez que ce serait utile pour la commission d'avoir un complément d'information, donc n'hésitez pas. C'est de nous envoyer ça, bien entendu, le plus rapidement possible.

25 Je rappelle également, le BAPE, s'est donné une déclaration de service aux citoyens et met à votre disposition un sondage afin d'évaluer la qualité de nos services pour mieux répondre à vos besoins. Nous demeurons toujours à l'affût des meilleurs moyens pour vous joindre et vous faire participer. N'hésitez pas à partager vos commentaires. Je vous remercie à l'avance de bien vouloir remplir... sur place ou dans notre site Web ce fameux questionnaire.

30 Je rappelle également, le BAPE, s'est donné une déclaration de service aux citoyens et met à votre disposition un sondage afin d'évaluer la qualité de nos services pour mieux répondre à vos besoins. Nous demeurons toujours à l'affût des meilleurs moyens pour vous joindre et vous faire participer. N'hésitez pas à partager vos commentaires. Je vous remercie à l'avance de bien vouloir remplir... sur place ou dans notre site Web ce fameux questionnaire.

35 Je rappelle également, le BAPE, s'est donné une déclaration de service aux citoyens et met à votre disposition un sondage afin d'évaluer la qualité de nos services pour mieux répondre à vos besoins. Nous demeurons toujours à l'affût des meilleurs moyens pour vous joindre et vous faire participer. N'hésitez pas à partager vos commentaires. Je vous remercie à l'avance de bien vouloir remplir... sur place ou dans notre site Web ce fameux questionnaire.

40 Pour terminer, je remercie, bien entendu, le porte-parole de l'initiateur du projet, monsieur Pellerin, et ses collaborateurs, de même que les personnes-ressources qui ont participé pour toute l'information fournie au cours des séances publiques. Je remercie également les participants d'avoir posé des questions et donné leur opinion sur le projet ou sur des aspects du projet. En même temps,

bien nous, on intervenait pour poser des questions complémentaires pour avoir la meilleure compréhension possible, donc ça nous a permis d'approfondir différentes facettes.

5 Je remercie les gens à l'équipe technique qui sont ici et à distance du côté du BAPE parce que, encore une fois, on est en hybride, mais on a aussi des gens au BAPE qui sont à distance. Certains ont communiqué avec eux pour l'organisation. Donc, je remercie les gens de la technique, la sténotypiste, sténographe, de même que l'équipe de la commission d'enquête qui nous supporte en avant et en arrière, et je remercie donc, de façon générale, tout le monde, et je vous souhaite une bonne fin d'après-midi. Ça clôt le discours.

10

LEVÉE DE LA SÉANCE À 15 h 54
FIN DE LA DEUXIÈME PARTIE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

15 Je, soussignée, TATIANA PICARD, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des notes prises dans cette cause au moyen de la sténotypie assistée par ordinateur, le tout conformément à la loi.

20 Et j'ai signé :



25
Tatiana Picard, s.o.

30

35

40