

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

ÉTAIT PRÉSENT : **M. ANTOINE MORISSETTE, président**

**AUDIENCE PUBLIQUE  
SUR LE PROGRAMME DE DRAGAGE D'ENTRETIEN AU PORT DE GROS-CACOUNA**

---

**DEUXIÈME PARTIE**

---

---

**VOLUME 1**

---

Séance tenue le 3 décembre 2024 à 19 h

Hôtel Lévesque

Salon Blondeau-Fraser

171, rue Fraser, Rivière-du-Loup

et via Webdiffusion

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 3 DÉCEMBRE 2024

MOT DU PRÉSIDENT ..... 1

**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**

CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT (DM1)

M. Vincent Lanouette..... 4

QSL INTERNATIONAL LTÉE (DM6)

Mme Claudine Couture-Trudel et M. Éric Lapointe..... 12

GROUPE LEBEL (DM3)

M. Pierre-Olivier Morency..... 21

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DU BAS-SAINT-LAURENT (DM5)

Mme Julia Santos Silva..... 35

M. ALEXANDRE RICHARD (DM7)..... 45

PAUSE

REPRISE

**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**

M. DUANE BOISCLAIR (présentation verbale)..... 59

MOT DE LA FIN ..... 71

**SÉANCE DU 3 DÉCEMBRE 2024**  
**SÉANCE DE LA SOIRÉE**  
**MOT DU PRÉSIDENT**

5 **LE PRÉSIDENT :**

10 Bonsoir. Je vous souhaite la bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique sur le programme de dragage d'entretien au port de Gros-Cacouna. Ce mandat a été confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le BAPE, par le ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs.

15 Permettez-moi tout d'abord de me présenter. Mon nom est Antoine Morissette, je suis commissaire au BAPE et j'ai le privilège de présider cette commission d'enquête. Je bénéficie du soutien d'Alexandre Bourque, de Jérémie Hagen-Veilleux, de Léa Harvey, analystes sur la commission, d'Annie St-Gelais, coordonnatrice, d'Alexandre Tanguay, conseiller en communication, et d'Ana-Consuelo Cajamarca, qui est agente de secrétaire.

20 Sur le plan logistique du BAPE, Pierre Dufour, Karine Fortier, Marie-Ève Gendron et Rahaël Sioui sont chargés de la Webdiffusion des séances. Pascal Giard, Caroline Dubé et Carl Huard s'occupent de la sonorisation. Et finalement, Laëtitia Desmars assure le travail de sténotypie.

25 Nous avons tenu, les 28 et 29 octobre derniers, la première partie de l'audience publique. Elle visait à permettre aux personnes intéressées ainsi qu'à la commission d'enquête de poser des questions et de s'informer afin d'avoir une meilleure compréhension du projet.

Ce soir sera la seule séance de deuxième partie. L'objectif est maintenant de permettre aux citoyennes et citoyens, ainsi qu'aux groupes et organismes d'exprimer leur opinion sur le projet, d'émettre des commentaires ou de faire des suggestions.

30 Nous tenons à rappeler que votre participation à la deuxième partie de l'audience publique est primordiale et enrichissante pour la commission. Et vous exprimant sur le projet, vous pouvez faire

évoluer l'analyse de la commission, en plus de nous permettre de prendre connaissance plus en détail des répercussions que le projet pourrait avoir sur vous.

35           Voici maintenant quelques remarques concernant la séance de ce soir. Cinq présentations sont prévues à l'horaire. Le temps alloué pour chaque présentation est de 15 minutes. Par la suite, la commission pourrait échanger avec vous.

40           Nous avons aussi réservé du temps pour les personnes qui ne se sont pas inscrites avant le 18 novembre dernier, qui aimeraient s'exprimer de façon spontanée. Vous pouvez dès maintenant vous inscrire au registre. Pour les personnes en salle, il est situé à la table d'accueil. Pour les gens qui nous suivent à distance, vous n'avez qu'à remplir le formulaire prévu à cet effet dans l'onglet réservé au dossier sur le site Web du BAPE ou téléphoner au 1 (800) 463-4732, poste 6. Les personnes inscrites seront appelées par ordre d'inscription.

45           En ce qui a trait à l'encadrement de ses travaux, le BAPE a élaboré des règles visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Elles sont disponibles dans le site Web du BAPE.

50           Soulignons également la possibilité pour toute personne de rectifier des faits mentionnés dans le mémoire ou la présentation d'un participant ou d'une participante. Cela dit, une rectification se limite à corriger des inexactitudes démontrées, comme des erreurs de dates, des erreurs de quantité, une fausse référence, une citation erronée. Il n'est donc pas question ici de se prononcer sur la justesse, la suffisance ou l'opinion d'un participant ou d'une participante.

55           Si vous souhaitez rectifier un fait, vous devrez vous inscrire au registre à l'accueil, pour les gens en salle. Les personnes à distance pourront remplir le formulaire prévu à cet effet dans la page du mandat de la commission sur le site Web du BAPE ou encore au numéro de téléphone mentionné tout à l'heure, soit le 1 (800) 463-4732, poste 6. Vous serez invités à prendre la parole à la fin de la  
60           séance. Vos propos devront être brefs.

          Les rectifications pourront aussi se faire par écrit au cours de la prochaine semaine, et ce, jusqu'au 10 décembre. Si vous n'êtes pas en mesure de respecter ce délai, veuillez en avertir

65 madame St-Gelais. À défaut de le faire, la commission pourrait décider de ne pas accepter votre rectification.

70 Également, la transcription de la séance de ce soir sera accessible dans environ une semaine au bureau et sur le site Web du BAPE. Pour ceux et celles qui n'auraient pas de connexion Internet, il est possible d'accéder à la documentation à partir du centre de consultation situé au bureau administratif de Cacouna. Il est important de mentionner également que les Webdiffusions des séances publiques sont disponibles sur le site Web et sur la page Facebook du BAPE.

75 À la suite de cette deuxième partie de l'audience publique, la commission poursuivra son enquête. Ses questions supplémentaires et les réponses obtenues seront déposées dans le site Web du BAPE, au bureau du BAPE ainsi qu'au centre de consultation.

80 La commission d'enquête rédigera son rapport à l'intention du ministre responsable de l'Environnement. Ce rapport fera état de vos préoccupations et de vos opinions, ainsi que de l'analyse de la commission concernant le projet à l'étude. Le rapport sera remis au ministre au plus tard le 28 février prochain et celui-ci disposera de 15 jours pour le rendre public.

85 Parallèlement aux travaux de la commission d'enquête du BAPE, le ministère responsable de l'Environnement procède à sa propre analyse environnementale. C'est à la lumière de ces deux rapports que le ministre fera sa recommandation au Conseil des ministres. La décision d'autoriser ou non le projet et selon quelles conditions appartient au Conseil des ministres.

90 Enfin, votre opinion à l'égard de nos services est importante et c'est pourquoi je vous invite à prendre quelques minutes pour répondre à un court questionnaire à ce sujet. Pour les personnes en salle, vous pourrez vous le procurer à l'accueil. Pour les gens à distance, vous le trouverez dans notre site Web, sur la page du mandat de la commission ainsi que sur la page Facebook en direct. À noter que ce sondage préservera votre anonymat.

95 J'invite maintenant notre premier participant, Vincent Lanouette, de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent. Donc, je vous invite ici à l'avant, à la table des intervenants.

Bonsoir, Monsieur. Installez-vous. Vous avez 15 minutes pour votre présentation. Donc, prenez votre temps.

100

---

**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**

---

105

**M. VINCENT LANOUCETTE (DM1)**  
**CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT**

**M. VINCENT LANOUCETTE :**

110

Bonjour. Bonjour, Monsieur le Président. Tout d'abord, merci d'avoir organisé cette consultation. Je me présente, Vincent Lanouette, je suis le vice-président pour la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent. Je suis aussi pilote depuis 2009.

115

Donc, je représente 78 pilotes brevetés pour le secteur de la station de pilotage des Escoumins jusqu'à Québec, incluant la rivière Saguenay. Il faut comprendre que la *Loi sur le pilotage* prévoit que les navires étrangers de plus de 35 mètres ainsi que les navires canadiens qui sont plus de 80 mètres ayant une jauge brute de plus de 3 300 tonnes doivent être sous la conduite d'un pilote pour les eaux à l'ouest des Escoumins. Donc, c'est les pilotes qui ont la conduite du navire entre la station de pilotage, la rade de Cacouna. Ils font les accostages et les appareillages à Cacouna.

120

125

Donc, évidemment, le dragage est un sujet d'intérêt pour la Corporation. C'est aussi un enjeu de sécurité. Et je lisais le résumé du dossier sur le site du BAPE, puis quand on lit le descriptif du port de Cacouna, ça dit « un port en eaux profondes » et puis, j'ai bien peur que ce n'est plus le cas, puisque la profondeur minimum de référence qu'on utilise dans la rade de Cacouna présentement, c'est une profondeur de 5,4 mètres, qui est juste au sud des alignements en amont des brise-lames. Et puis en 2010, on utilisait une profondeur minimale de 7,7 mètres. Donc, on a perdu 2,3 mètres dans la rade, c'est majeur.

130 Juste pour donner une idée, la traverse du nord qui est juste en aval de Québec, c'est un chenal qui est à 12,5 mètres et puis il est dragué de manière systématique à chaque année afin de maintenir la profondeur. Parce qu'évidemment, c'est les courants de marée qui font l'ensablement, fait que quand on a des marées qui sont semi-diurnes, deux mers hautes, deux mers basses par jour, ça amène des sédiments, puis c'est ça qui fait que dans la rade ainsi que dans la traverse du nord, les profondeurs diminuent au fil du temps s'il n'y a pas de dragage.

135 À titre d'exemple, un navire qui va procéder à Cacouna, c'est un navire qui va avoir entre 20 et 30 000 tonnes de port en lourd, donc de cargaison qu'il va pouvoir transporter, avec un tirant d'eau moyen d'environ 8 mètres. C'est l'équivalent de ce qui va aussi... un navire qui va procéder pour la voie maritime. Donc, ce n'est pas un tirant d'eau qui est important, là.

140 À titre de référence, à Québec, on va accommoder des navires jusqu'à 15.5 mètres de tirant d'eau en saison estivale. Mais à 8 mètres, c'est quand même compliqué de pouvoir faire des manœuvres à Cacouna, surtout maintenant parce qu'on doit dépendre entièrement de l'onde de marée. Autrement dit, on va devoir faire les manœuvres seulement en mer haute, on ne peut plus faire de manœuvres à mer basse, et puis on va avoir besoin d'une hauteur d'eau d'environ 3,6 mètres.

145 On a notre 5,4 qu'on utilise de référence, on rajoute 3,6 mètres de marée, ça nous donne 9 mètres. Fait que notre navire moyen à 8 mètres de tirant d'eau, on a une marge sous quille de 1 mètre. Puis on a besoin d'avoir ce 1 mètre de marge sous quille là pendant au moins une fenêtre de 1 h 30. Parce que quand on rentre à Cacouna, on est sur les alignements qui font 82, puis on va devoir faire un virage à l'intérieur de trois câbles, soit un peu plus que 500 mètres, puis finir sur l'alignement du quai qui fait 200 degrés. Donc, c'est un changement de course de 118 degrés.

155 Puis évidemment, un bateau, ce n'est pas comme une auto, là, ça ne peut pas se virer rapidement. On doit des fois s'y prendre à deux, même à trois reprises pour effectuer le virage. On utilise des ancres, des propulseurs d'étrave puis des remorqueurs si c'est disponible.

Le long du quai, le long du quai au poste 1, on est rendu avec une profondeur de 7,8. 7.8 mètres, ça veut dire que même le bateau attaché à quai, il faut quand même considérer qu'il doit y

160 avoir au moins 1 pied sous la quille, donc 30 centimètres, ça veut dire que même un bateau qui est  
attaché ne peut pas vraiment avoir un tirant d'eau plus que 7,5 mètres.

165 Fait que juste ça pour vous expliquer qu'on est entièrement dépendant dans tous les cas de  
la marée. Puis on regarde l'étale de la marée, on regarde, on cherche la hauteur d'eau qu'on a besoin  
pour pouvoir faire la manœuvre, et puis c'est entièrement théorique, les hauteurs d'eau de marée,  
parce qu'on sait très bien qu'une basse pression dans le golfe du Saint-Laurent, des vents du  
sud-ouest pendant deux, trois jours vont venir affecter cette hauteur de marée là. Et puis ça, on le  
sait juste une ou deux journées avant de faire des manœuvres.

170 Fait qu'il y a beaucoup de variables qui rentrent en ligne de compte. Puis le fait qu'il n'y ait pas  
beaucoup d'eau dans la rade de Cacouna, bien, oui, ça a un impact sur la sécurité, puis ça a un  
impact sur l'efficience aussi.

175 Donc évidemment, pour nous, à la Corporation, on est en faveur d'un dragage d'entretien. Le  
dernier dragage d'entretien, ça remonte à 2007. Là, on parle d'un dragage significatif. Donc, je pense  
qu'il est vraiment temps de ramener les profondeurs qui soient de l'ordre d'environ 8 mètres au moins  
dans la rade et certainement près de 10 mètres le long du quai pour qu'un navire une fois accosté  
puisse rester sécuritairement le long du quai.

180 Donc, c'est vraiment tout ce que j'avais à dire pour ce qui est du dragage.

**LE PRÉSIDENT :**

185 Merci beaucoup de votre présentation, Monsieur Lanouette. Si vous permettez, j'ai quelques  
petites questions de précisions.

**M. VINCENT LANOUETTE :**

190 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

195 Vous avez évoqué un peu les paramètres qui vous permettraient de faire les manœuvres au sein de la rade, au sein du havre du port de Gros-Cacouna. Est-ce que vous pouvez nous en dire plus, est-ce qu'il y a d'autres critères, d'autres paramètres finalement? Là, vous avez évoqué l'onde de marée, la durée en fait de l'onde de marée, une heure et demie (1 h 30) environ pour faire les manœuvres considérant que bon, peut-être que vous devez vous reprendre à quelques reprises.

200 Est-ce qu'il y a d'autres paramètres? C'est quoi les critères de décision finalement qu'un pilote va considérer avant de rentrer ou de ne pas rentrer? Puis auquel cas, est-ce que ça arrive régulièrement que vous prenez la décision, par exemple, de ne pas entrer au port de Gros-Cacouna puis d'aller ailleurs, par exemple? Ou bref, peut-être juste un peu élaborer sur la façon dont la décision est prise par les pilotes.

205

**M. VINCENT LANOUILLE :**

210 Oui, absolument. Un des grands facteurs qu'on a à Cacouna, c'est le vent. Le quai est très exposé aux vents de l'ouest, sud-ouest et nord-ouest. Puis les deux directions, ouest puis nord-ouest, c'est les deux directions qui sont les plus problématiques parce que c'est ceux-là qui poussent le navire vers le quai.

215 Puis je disais tantôt, on peut avoir accès à un remorqueur à Cacouna, mais ce n'est pas toujours le cas, puis c'est dans des bateaux qui sont de plus de 140 mètres de long. Les autres navires, on n'aura pas de remorqueur. Donc, oui, c'est sûr que s'il vente...

220 L'option d'aller à un autre quai, ce n'est pas vraiment quelque chose qui est offert aux navires ou aux agents. Ça, je ne peux pas vraiment répondre des raisons pourquoi que c'est ça, mais en réalité, si un navire va avoir comme destination Cacouna ou doit décharger à Cacouna, bien, ça va être sa destination finale.

Donc, oui, ça arrive qu'on reste ancré à l'extérieur de la rade, qu'on attend, un, d'avoir la hauteur d'eau nécessaire ou que les vents baissent. Dans le fond, on essaie de faire ces manœuvres-là dans les conditions optimales.

225

**LE PRÉSIDENT :**

Puis là, vous évoquiez par exemple les profondeurs d'eau en 2010 qui étaient à 7,7 mètres, qui ont diminué à 5,4 récemment. Dans l'éventualité où le dragage va être réalisé en 2025, quels effets concrets ce dragage-là va avoir sur les manœuvres juste pour en temps de manœuvres ou en termes d'optimisation, par exemple, du transport ou des mouvements des navires?

230

**M. VINCENT LANOUILLE :**

Oui, oui, absolument. En 2010, c'était courant pour nous de rentrer à Cacouna à mer basse. Il faut comprendre qu'on fait ces manœuvres-là à Cacouna aux étales de marée, puis la raison pourquoi on les faisait aux étales de marée, c'est que les courants traversiers à l'extérieur de la rade sont moins forts. Fait qu'on pouvait faire la manœuvre à l'étales de mer basse si on avait un petit navire puis que la marée ne descend pas nécessairement au zéro des cartes. Fait que ça, c'était une option.

235

240

Maintenant, c'est très anecdotique, en fait, de rentrer à mer basse. Ça prend un navire d'une très petite dimension, là. À mon souvenir, cette année, il y en a eu un qui a pu faire la manœuvre à mer basse. Tous les autres, on doit se coordonner puis rentrer à l'heure de la mer haute.

245

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Parfait. Puis ce qu'on sait du projet, s'il est autorisé, c'est que le premier dragage aurait lieu en novembre 2025, donc dans un an presque jour pour jour. D'ici là, qu'est-ce que vous appréhendez comme situation? Par exemple, la saison de navigation 2025, qu'est-ce que vous envisagez? Est-ce que la situation va se détériorer? Est-ce que ça va être *statu quo*? Comment vous voyez ça de votre côté?

250

**M. VINCENT LANOUILLE :**

255

Bien, on va continuer à faire de notre mieux. C'est ça qu'on fait déjà depuis plusieurs années. C'est sûr que le 5,4, il est amené à diminuer. C'est sûr et certain, là. Je veux dire, de quel ordre, ça reste à suivre, là. Ça va être jusqu'au prochain sondage qu'on va le savoir.

260

Bien, on va continuer à faire les manœuvres, mais on va prendre en considération les hauteurs de marée. Puis ça complique vraiment les choses. On a même des bateaux des fois qui devraient partir à un certain tirant d'eau, puis là, maintenant, ils ne sont plus capables de décharger.

265

Nous, on intervient des fois en amont, on a des discussions avec les agents, on dit : « Écoutez, vous ne pouvez pas dépasser tel tirant d'eau, même si c'était prévu parce que là, on voit des vents qui s'annoncent pour les trois prochains jours. » On anticipe que les hauteurs d'eau n'iront pas la hauteur que ce que tout le monde voudrait. Il y a de la déception. Je pense que ce n'est pas nécessairement bon aussi pour les opérations, mais à la fin de la journée... on va faire ça encore l'année prochaine ou du moins jusqu'à tant qu'il y ait un dragage significatif qu'il y ait lieu.

270

**LE PRÉSIDENT :**

275

Parfait. Merci pour cette réponse. Peut-être une dernière question pour vous. Si vous aviez à vous prononcer sur le dragage optimal à réaliser dans la rade, quand on discutait ou quand on lit le projet, on parle beaucoup de profondeurs minimales sur une superficie maximale puis de cibler les interventions sur les hauts-fonds.

280

De votre point de vue, est-ce que c'est la meilleure stratégie? Ou est-ce que c'est peut-être la moins pire stratégie? Je ne le sais pas. Bref, vous comprenez un peu le sens de ma question par rapport à cette approche-là pour le dragage?

**M. VINCENT LANOUILLE :**

Oui. Je pense que c'est la bonne option. Je pense vraiment que c'est la bonne option.

285 C'est sûr qu'il y a des profondeurs qui sont vraiment moindres, que ça serait bien de venir rabaisser le plus possible. On est capable de travailler avec l'ensemble de la rade sans faire les extrêmes, dans la mesure où les manœuvres sont faites dans les meilleures conditions.

290 Mais je pense que nous, ce qu'on a en tête c'est 8 mètres pour la rade, parce que c'est presque ça qu'on avait avant, puis ça fonctionnait vraiment bien. Puis je ne pense pas que d'aller à vraiment plus que ça, que ça va apporter beaucoup plus.

295 Parce que les manœuvres font se faire à l'étable quand même, fait que s'il y a vraiment un navire qui se présente puis qu'il y a un tirant d'eau qui est plus important, presque 9 mètres, là, en considérant qu'il pourrait y avoir 10 mètres le long du quai, bien ça, on va les faire à l'étable de mer haute. Puis si c'est des navires plus petits, bien, qui sont à 7 mètres ou 7,5 mètres, puis que la marée, elle descend à 0,5, on est capable de faire la manœuvre même à l'étable de la mer basse. Donc ça, je pense que ça... oui, je pense que ça fait du sens, là. 8 mètres dans la rade puis 10 mètres le long du quai, je pense que ça serait...

300 C'est important que le long du quai, il y ait plus d'eau. Puis ça, c'est une nouvelle problématique qu'on avait moins avant parce qu'à la fin de la journée, même quand un navire doit quitter le quai, ce n'est pas comme à Québec, on en a fait beaucoup des... on appelle ça... – je ne veux pas utiliser le terme anglais – mais on se trouve à charger par-dessus la marée, puis quand la marée, elle baisse... Autrement dit, le long du quai, il n'y a pas assez d'eau pour le bateau, fait qu'on va le charger et charger, charger, puis on suit la marée, on suit la marée en temps réel. Puis juste avant que c'est le temps de partir, on a les deux remorqueurs dessus puis on sort le bateau.

310 Mais à Québec, l'option est là. Il y a cinq remorqueurs de disponibles. On fait ça, c'est sécuritaire. Mais à Cacouna, si tu n'as pas l'option de partir du quai puis qu'il vente du nord-est, c'est l'automne, bien, tu vas rester pris à quai, tu ne pourras pas partir de là. Les remorqueurs ne pourront pas te sortir. Fait que tu ne pourras pas charger plus que la marée. Fait que de ne pas avoir assez d'eau le long du quai, c'est vraiment une problématique qui est nouvelle pour nous, là, en plus, oui.

315

**LE PRÉSIDENT :**

320 Puis dites-moi donc, là, dans la situation que vous exprimez, il n'y a pas assez d'eau au quai, par exemple, le navire est chargé, puis pour une raison de vents nord-ouest ou autre, le navire est obligé de rester puis il est chargé, est-ce qu'il va toucher au fond?

**M. VINCENT LANOUILLE :**

325 Bien, c'est là qu'on intervient, nous. On dit : « Écoutez, vous ne pouvez pas charger à plus que la profondeur d'eau à quai. »

**LE PRÉSIDENT :**

330 Je comprends.

**M. VINCENT LANOUILLE :**

335 Des fois, c'est prévu d'avance. Puis oui, on avait dit que c'était possible, mais les choses changent en cours de route, la hauteur de marée ne respecte pas ce qui était supposé. Il faut changer les plans puis on s'ajuste, là.

340 Il n'y a pas eu incident. En tout cas, je n'ai aucun souvenir d'incident à Cacouna, là. Je pense que ça se passe très bien, la coopération est très bonne. Mais c'est de plus en plus compliqué. C'est de plus en plus compliqué, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

345 Je comprends.

**M. VINCENT LANOUILLE :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

350

Merci de votre générosité et de votre participation, Monsieur Lanouette. Puis je vous souhaite une belle soirée.

**M. VINCENT LANOUILLE :**

355

Ça fait plaisir, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

360

On va poursuivre avec une prochaine intervention, de madame Claudine Couture-Trudel, qui est accompagnée, je crois. Oui, non? Bref, vous y allez comme vous le sentez. Puis vous vous présentez, vous présentez la personne qui vous accompagne, puis vous avez 15 minutes. Je suis là pour vous, je vous écoute.

365

---

**Mme CLAUDINE COUTURE-TRUDEL ET M. ÉRIC LAPOINTE (DM6)  
QSL INTERNATIONAL LTÉE**

370

**Mme CLAUDINE COUTURE-TRUDEL :**

Oui. Merci beaucoup, Monsieur le Président.

375

Bonsoir. Bonsoir, tout le monde. Mon nom est Claudine Couture-Trudel. Je suis vice-présidente, Politique ESG et initiatives futures, chez QSL. Et puis je suis accompagnée de mon collègue Éric Lapointe qui est vice-président Opérations chez QSL, responsable d'un territoire de l'est du Québec, notamment, qui inclut le port de Cacouna.

380 Alors, qui est QSL? Tout d'abord, pour les gens qui sont moins familiers avec les opérations  
portuaires, nous sommes un opérateur portuaire qui a son siège social à Québec. On emploie plus  
de 2 000 personnes et on opère dans 66 terminaux portuaires au Québec, au Canada dans  
l'Atlantique, dans les Grands Lacs et ainsi qu'aux États-Unis. On est présent et opérateur portuaire  
à Cacouna depuis 1984. Alors, c'est un site qu'on connaît bien. Et on emploie sept personnes à  
385 temps plein ici, pour vous donner un peu une ampleur des opérations locales.

Alors, Cacouna, comme l'exprimait monsieur Lanouette, un de ses avantages est sa  
profondeur d'eau lorsqu'elle est suffisamment draguée. Et puis son deuxième avantage  
d'importance, c'est que c'est un endroit qui est stratégique pour les entreprises locales, alors qui est  
390 très intimement lié au développement économique d'ici. De quelle manière? Alors, il y a des activités  
qui viennent soutenir la production de tourbe par l'importation d'intrants ici. Il y a aussi du  
déchargement de sel de route, environ 100 000 tonnes par année. Et c'est ce sel de route là qui est  
livré à Cacouna, sert à entretenir les routes locales en températures hivernales ici.

395 Ensuite, il y a aussi des éléments très importants dans la transition énergétique du Québec,  
c'est-à-dire l'exportation de granules de bois qui sont fabriqués ici à Cacouna et puis la manutention  
d'éoliennes. Alors, le port de Cacouna, jusqu'à maintenant, a transbordé, a vu passer à son port  
30 % des éoliennes des projets québécois. Et dans les prochaines années, d'ici 2028, il devrait y  
avoir plus de 200 éoliennes qui pourraient utiliser le port de Cacouna justement pour des projets qui  
400 sont à proximité.

Ce que l'avantage d'avoir un port donne aux utilisateurs du port puis à la région ici, c'est un  
levier de développement économique. Avec une profondeur d'eau optimale, on peut recevoir ces  
biens-là en toute sécurité puis aussi de manière plus économique en pouvant bénéficier de la  
405 capacité de chargement des navires.

Lorsque, comme c'est le cas maintenant, les navires ne peuvent plus utiliser leur pleine  
capacité, un plus grand nombre de navires est requis pour transporter la même quantité. Alors, c'est  
comme n'importe quelle autre chose en consommation, quand on doit acheter plusieurs choses pour  
410 arriver au même résultat, bien, il y a une réduction de la compétitivité qui découle de ça.

415 Et puis un exemple que nous avons donné dans notre mémoire, là, qui concerne un de nos clients qui exporte des granules de bois, le groupe Lebel. Si on devait demain matin, par exemple, être privé du quai pour exporter les granules de bois, les volumes qui sont mentionnés annuellement ainsi se transformeraient en... un navire équivaldrait à 3 600 camions sur les routes régionales ici pour aller rejoindre le terminal de Belle Dune qui serait le terminal le plus approprié et rapproché pour manutentionner cette cargaison-là qui est particulière.

420 Alors, vous pouvez vous imaginer aujourd'hui, les camions parcourent 4 kilomètres aller-retour pour revenir au port de Cacouna, et là, ils parcourraient 740 kilomètres aller-retour. Les conséquences de ça sont premièrement au niveau des coûts de transport qui seraient augmentés parce qu'il y aura, au bout de cette route-là, bien sûr, un chargement aussi à bord de navires, les gaz à effet de serre qui seront émis par ces camions-là additionnels sur les routes et tous les impacts sociaux qui découlent d'une circulation routière accrue.

425 Alors, on connaît la congestion lorsqu'on suit des camions sur la route, mais on doit penser aussi au bruit. Les camions traversent des communautés et puis ça cause un dérangement aux gens. On peut penser à la sécurité routière parce que la route serait davantage utilisée et aussi à l'usure des routes.

430 En fait, ce résultat-là serait complètement contraire aux orientations de réduction des émissions de gaz à effet de serre en vue des objectifs de carboneutralité 2050 du gouvernement du Québec, qui seraient très difficiles à atteindre autrement.

435 Finalement, ou en conclusion, ce qu'on pourrait dire, c'est que nous, bien sûr, on pense qu'il est requis d'avoir un dragage d'entretien et de maintenir cette infrastructure portuaire là en place. Utiliser bien et mieux nos infrastructures actuelles, c'est une solution qui a beaucoup de bon sens tant au niveau économique qu'au niveau écologique parce que ça nous permet de bien utiliser les infrastructures qui existent plutôt que d'en créer des nouvelles.

440 Ensuite, bien, parmi nos recommandations, on vous demande de prendre en compte les bénéfices socioéconomiques et environnementaux qui sont générés par la présence d'une infrastructure portuaire à Cacouna, et finalement, bien, de continuer tout ce travail-là de concertation

445 pour faire en sorte que justement, au niveau de la communauté puis des intervenants locaux, que les gens soient entendus et que les meilleures solutions soient mises en place par la suite.

**LE PRÉSIDENT :**

450 Merci beaucoup. Merci de votre présentation.

455 Si vous permettez, j'aimerais échanger un peu avec vous. J'en profite pour faire une petite parenthèse parce que je ne l'avais pas dit précédemment, pour vous indiquer qu'on a lu avec attention vos mémoires. Donc, il est possible que j'échange avec vous sur des éléments que vous n'avez pas nécessairement présentés, puisqu'ils viennent de la lecture du mémoire qu'on a faite, pour l'ensemble des gens qui participent ce soir.

460 Vous l'avez effleuré un peu en dernier dans votre recommandation, vous parlez de l'inclusion d'entreprises locales, d'experts en environnement, pour une concertation et une meilleure planification des travaux de dragage d'entretien au port de Gros-Cacouna.

465 Est-ce que vous avez un peu réfléchi à la forme que pourrait prendre ce genre de concertation là? Est-ce que vous vous appuyez sur des tables déjà existantes? Bref, est-ce que vous avez des suggestions à cet égard-là?

**Mme CLAUDINE COUTURE-TRUDEL :**

470 Non, on n'a pas de suggestion particulière. Le plus important dans chacun de nos projets – je vous ai expliqué qu'on œuvre dans 66 différents terminaux portuaires – c'est que les intervenants autour de la table soient ceux qui correspondent à la communauté où surviennent les questionnements.

475 Alors, ici à Cacouna, je sais qu'à d'autres occasions, avec l'autorité portuaire et nos opérateurs, on est entrés en communication avec d'autres parties prenantes de la région, notamment les communautés autochtones, par exemple, dans le cadre d'une discussion qui vraiment était souhaitée par les gens qui viennent. Alors, je ne pense pas que ce soit notre rôle d'indiquer de quelle

manière ce soit fait, mais davantage de dire qu'on est d'accord vraiment avec le principe puis qu'on va participer si c'est requis.

**LE PRÉSIDENT :**

480

Parfait. Bien, merci beaucoup pour cette réponse.

485

Un autre élément, en fait, c'est une de vos recommandations principales de votre mémoire, là, de maintenir finalement une profondeur suffisante au quai et aussi dans le havre, avec un programme de dragage d'entretien récurrent. Là, dans l'état actuel des choses, on prévoit, l'initiateur prévoit faire des dragages aux trois ans.

490

Est-ce que selon votre expérience et selon les travaux, en fait, l'utilisation que vous faites du port, est-ce qu'un dragage aux trois ans, est-ce que ça permettrait de maintenir finalement cette accessibilité-là puis de s'assurer de pouvoir optimiser le chargement des navires dont vous avez la responsabilité?

**Mme CLAUDINE COUTURE-TRUDEL :**

495

Moi, je ne pense pas avoir l'expertise pour répondre à cette question-là, en tout cas, pas une expertise qui excède celle de monsieur Lanouette puisque les pilotes du Saint-Laurent ont entre les mains la sécurité de la navigation et ainsi que tous les modes de navigation. Fait que, est-ce que... le taux de sédimentation ici puis la façon dont la nature évolue sur la profondeur du quai, je ne la connais pas. Alors, il faut se fier aux expertises de ceux qui ont la tâche de mesurer ces profondeurs-là puis de s'assurer qu'elles soient maintenues au fil du temps.

500

**LE PRÉSIDENT :**

505

Je vais peut-être vous poser la question différemment pour aller plus vers votre expertise. Vous parliez de 25 000 tonnes, qui était le chargement optimal.

**Mme CLAUDINE COUTURE-TRUDEL :**

510 Ciblé, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

515 Ciblé, exactement. Comment la situation a évolué? Parce que j'imagine que vous avez peut-être un peu vu évoluer la situation, là, sans avoir de chiffres précis. Si vous en avez, tant mieux. Mais comment ça a évolué, ce 25 000 tonnes là? Est-ce que vous avez vu cette capacité-là diminuer au fil du temps? Comment ça se passe de votre côté, le suivi que vous faites là-dessus?

**Mme CLAUDINE COUTURE-TRUDEL :**

520 On l'a vue, elle est actuellement réduite. Puis je pense que je vais passer la parole à mon collègue qui lui-même...

**LE PRÉSIDENT :**

525 Bien oui, certainement. Allez-y, Monsieur Lapointe.

**M. ÉRIC LAPOINTE :**

530 Merci de nous recevoir aujourd'hui.

535 Je crois que le Groupe Lebel vont aussi faire une présentation, donc je ne veux pas leur voler le punch, mais effectivement, le fait d'avoir moins d'eau fait en sorte qu'on perd de la capacité de chargement de navires. Donc, ça se traduit à ce moment-là en plusieurs milliers de tonnes qui ne peuvent pas être chargées sur le navire. Donc, il y a des répercussions économiques importantes pour un client.

540 **Mme CLAUDINE COUTURE-TRUDEL :**

Puis est-ce que je peux compléter ce que tout à l'heure monsieur Lanouette exprimait? Bien, on va prendre un certain chargement qu'on va arrêter, on va aller à l'ancre, on va revenir chercher la suite quand on... Une opération de terminal optimale est une opération continue. Alors, bien sûr, une  
545 opération peut être freinée pour toutes sortes de contextes, admettons une température qui serait inadéquate, mais d'ajouter de l'imprévisibilité, dans le fond, ça fait augmenter les coûts de chargement pour nos clients.

**LE PRÉSIDENT :**

550

J'avoue que là, je... Je veux juste m'assurer d'avoir bien compris parce que je n'avais pas compris cette information-là. J'avais compris par rapport à l'entrée au port qu'un bateau pouvait rester ancré pendant un temps X, jusqu'à tant que les conditions soient optimales, mais là je comprends de votre côté qu'il arrive que vous commenciez à charger un navire, que c'est impossible  
555 de le charger au complet, qu'il sorte du port, qu'il aille se mettre à l'ancre et qu'il revienne? Est-ce que c'est bien comme ça que je l'ai compris?

**M. ÉRIC LAPOINTE :**

560

Dans certains ports, on va finaliser un chargement sur une marée montante. Donc, les calculs sont faits avec les pilotes. Puis on s'assure à ce moment-là qu'on a une limite de temps pour mettre à bord une certaine quantité. Puis si à ce moment-là, on ne réussit pas à mettre la quantité à bord, bien, *it's just too bad*, le navire doit quitter. Sinon, lorsque la marée va redescendre, là, il va toucher le fond.

565

**LE PRÉSIDENT :**

Je comprends.

570

**M. ÉRIC LAPOINTE :**

575 Donc, c'est principalement ça. On peut, lorsqu'il y a... on peut jouer avec la marée lors d'un  
chargement de navire, c'est ce que j'essaie d'expliquer. Mais ça a des limites, puis ça a un risque  
associé à ça. Donc, dans le cas qui nous concerne, par les manipulations qu'il y aurait à sortir le  
navire, et cetera, ce serait beaucoup plus compliqué à Cacouna. Donc, on n'a pas eu à faire ce genre  
de manœuvre là. Le client désire plutôt s'assurer qu'on ne dépasse pas la quantité qu'on est capable  
de mettre à bord pour ne pas dépasser la profondeur d'eau qui nous est disponible.

580

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci pour cette précision. Et donc là, je comprends que le 25 000 ciblé, ce n'est plus  
le cas actuellement?

585

**Mme CLAUDINE COUTURE-TRUDEL :**

Non.

590

**M. ÉRIC LAPOINTE :**

Non, c'est 22-23 000. Donc, on perd environ 2 000 tonnes. Notre client perd 2 000 tonnes de  
chargement à bord de ces navires.

595

**Mme CLAUDINE COUTURE-TRUDEL :**

10 % du chargement.

600

**LE PRÉSIDENT :**

10. Parfait. Mais justement, peut-être une petite dernière question qui était en lien avec  
l'information que vous venez de donner, le 2-3 000 tonnes de moins. Vous parlez que la  
sédimentation, dans votre mémoire, là, vous dites que ça occasionne déjà des pertes financières,

605 que : « *Cette situation a pour conséquences une augmentation des coûts logistiques et des impacts environnementaux.* »

Là, je pense qu'on l'a touché un peu en diminuant le tonnage. Mais est-ce que vous pouvez un peu élaborer les impacts environnementaux? Est-ce que c'est en lien avec le transfert modal vers d'autres modes de transport ou vous n'êtes pas rendus là encore nécessairement?

610 **Mme CLAUDINE COUTURE-TRUDEL :**

615 Non, c'est plutôt par rapport à la capacité des navires. Si on a 10 % de moins de matériel, tous... les 10 navires, on doit ajouter un navire supplémentaire. Alors, c'est dans ce sens-là où il y a déjà une perte qui est occasionnée, économique et environnementale, parce que ça occasionne les émissions de gaz à effet de serre du navire additionnel.

**LE PRÉSIDENT :**

620 Excellent. C'est très clair. Merci beaucoup pour cette précision. Merci pour votre présentation et votre participation. Je vous souhaite une belle soirée.

**Mme CLAUDINE COUTURE-TRUDEL :**

625 Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

630 On va poursuivre avec une prochaine intervention. Monsieur Pierre-Olivier Morency, je vous invite à l'avant. Venez vous installer confortablement. Je vous écoute. Comme pour les autres intervenants, vous avez 15 minutes pour vous exprimer. Il est possible qu'on échange un peu ensuite ensemble.

635

---

**M. PIERRE-OLIVIER MORENCY (DM3)**  
**GROUPE LABEL**

640

**M. PIERRE-OLIVIER MORENCY :**

Absolument.

645

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous écoute.

650

**M. PIERRE-OLIVIER MORENCY :**

Alors, bonjour, Monsieur le Commissaire. Merci de l'invitation et de l'opportunité ce soir.

655

Donc, d'entrée de jeu, je vais vous présenter une partie du mémoire. Je vais insister sur quelques points en particulier. Vous m'excuserez si je fais référence à mes notes. Je ne veux rien oublier.

660

Alors, je me présente, Pierre-Olivier Morency, directeur Croissance et Innovation chez Groupe Label. J'ai personnellement dirigé avec mon équipe le développement du projet d'usine de granules du Groupe Label à Cacouna, ainsi que la construction du terminal de granules au port de Gros-Cacouna, et ce, de la page blanche du plan d'affaires jusqu'à l'expédition des navires en 2023. Et vous comprendrez que nous sommes présentement un des principaux utilisateurs du port de Gros-Cacouna.

665

Le Groupe Label tient d'entrée de jeu à apporter son soutien au programme décennal de dragage d'entretien du port de Gros-Cacouna, une mesure qui à nos yeux est essentielle au bon fonctionnement de nos opérations. L'entretien et le dragage sont à notre avis des éléments

indispensables pour assurer un bon fonctionnement, un fonctionnement optimal et la compétitivité du port d'exportation comme celui de Gros-Cacouna.

670

Encore en termes d'introduction, je vais vous dire quelques mots sur le Groupe Lebel.

675

Donc, Groupe Lebel est une fière entreprise bas-laurentienne qui contribue, depuis 1956, à doter l'est du Québec d'une filière forestière novatrice, structurante et pérenne. Notre mission est d'optimiser la transformation du bois en produits durables tout en contribuant au développement de notre communauté. Nous sommes bien enracinés dans son milieu, et c'est à partir du siège social de Rivière-du-Loup que le Groupe Lebel a structuré sa croissance au fil du temps.

680

Le Groupe Lebel est aujourd'hui l'un des principaux fabricants de bois d'œuvre verticalement intégrés dans l'est du Canada, de la coupe des arbres en forêt jusqu'à la distribution des produits finis, et ce, sur les marchés canadiens et américains. L'entreprise emploie 1 400 personnes réparties dans 24 sites et 22 municipalités au Québec, en Ontario, au Nouveau-Brunswick et dans l'État du Maine aux États-Unis.

685

La capacité de sciage de l'entreprise avoisine une production globale d'environ 1 milliard de pieds-planches de bois d'œuvre par an, ce qui nous positionne parmi les entreprises du premier quartile dans le domaine au Canada.

690

Nos valeurs sont l'engagement, la résilience et l'agilité, l'intégrité, la cohérence et le respect.

Donc, dans quel contexte, ou plutôt quel est le contexte qui a mené le Groupe Lebel à se positionner au port de Gros-Cacouna? Un petit préambule ici.

695

La viabilité économique du secteur forestier québécois dépend en partie de la capacité des scieries et des usines de transformation du bois à valoriser leurs résidus, donc leurs sous-produits (la sciure, la planure, les copeaux, les écorces), sur des marchés stables et durables.

Donc, l'industrie forestière cherche constamment des solutions pour assurer la stabilité des opérations quotidiennes. Et c'est ce besoin qui a incité le Groupe Lebel, il y a de ça quelques années,

700 à développer un projet d'usine de granules destinés à l'exportation. Le modèle d'affaires de l'industrie  
du granule de bois répond parfaitement à l'objectif de valoriser les résidus de transformation tout en  
exploitant leur plein potentiel de manière durable.

705 Pour une entreprise en croissance comme le Groupe Lebel, il s'est avéré essentiel d'envisager  
des investissements supplémentaires afin de maintenir un positionnement concurrentiel sur le  
marché des sous-produits. Les granules de bois, qui est un carburant renouvelable et à faible  
émission de carbone, constituent une alternative efficace au charbon dans les grandes centrales  
électriques. Ce produit à valeur ajoutée contribue à la lutte aux changements climatiques grâce à  
l'utilisation d'une source d'énergie carboneutre.

710 Donc, l'usine de granules de bois aujourd'hui, Lebel Énergie, s'intègre désormais pleinement  
à la chaîne de valeur du secteur forestier dans l'est du Québec. Donc, elle contribue à valoriser une  
part significative des produits connexes issus des usines de sciage de la région, et ainsi renforce la  
vitalité et la durabilité de la filière forestière régionale.

715 Soyons clairs, Le choix d'implanter l'usine de Lebel Énergie à Cacouna a été fortement  
déterminé par la proximité du Port de Gros-Cacouna. En effet, sans cet atout stratégique, le Groupe  
Lebel n'aurait pas envisagé de réaliser ce projet dans la municipalité de Cacouna.

720 Quelques mots sur l'usine en soi. Au cours des cinq dernières années, le Groupe Lebel a  
investi des sommes et des ressources considérables, soit plus de 45 millions de dollars à Cacouna  
dans son projet Lebel Énergie. L'usine est maintenant opérationnelle depuis le premier trimestre de  
2023 et fonctionne 24 heures sur 24, sept jours sur sept, 48 semaines par an et offre près de 25  
emplois permanents directs à temps plein.

725 Il est bon de souligner que l'ingénierie de projet a été pensée et mise en œuvre de manière à  
permettre, à terme, de doubler la capacité de production de l'usine. Ce faisant, des investissements  
stratégiques ont été réalisés en prévision d'une éventuelle seconde phase d'implantation, donc d'une  
croissance.

730

Au final, nous estimons que c'est plus de 70 millions de dollars qui pourront être investis à Cacouna, incluant le port et l'usine.

735 Nous évaluons qu'à l'heure actuelle, les retombées économiques de nos activités représentent près de 20 millions de dollars annuellement pour l'usine de granules uniquement.

740 Donc, tel que mentionné, le Groupe Lebel possède son propre terminal de transbordement dédié pour l'entreposage et le transbordement de granules de bois en vrac au port de Gros-Cacouna. Le port est un élément clé du plan stratégique de l'usine de Lebel Énergie.

745 En tant que propriétaire du terminal de granules, le Groupe Lebel bénéficie d'un droit d'usage exclusif accordé par la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie. L'entente d'occupation, d'une durée minimale de 10 ans sur les terrains du port, est la pierre angulaire de cet investissement de plus de 5 millions de dollars pour le Groupe Lebel. Cet investissement est 100 % privé et à la charge unique de l'entreprise.

750 Notre terminal comporte deux entrepôts distincts d'une capacité d'entreposage totale de près de 33 000 tonnes. Il est très important de souligner que la capacité d'entreposage totale (et le dimensionnement des entrepôts) a été déterminée en fonction du volume maximal de chargement des navires.

755 En effet, Le principal critère pour l'implantation de notre usine de fabrication de granules à proximité était la capacité du port à accueillir, tout au long de l'année, des navires de plus de 25 000 tonnes, conformément aux exigences de notre client. Cette information cruciale d'ailleurs avait été validée à plusieurs reprises par les parties prenantes compétentes lors de la phase du développement de projet. Cependant, la situation actuelle nous laisse perplexes et ne nous permet pas d'atteindre cet objectif de 25 000 tonnes métriques.

760 La position du Groupe Lebel envers le décennal. Il est de notre avis que le port de Gros-Cacouna est un outil essentiel pour le commerce international et un atout indispensable pour la commercialisation de notre production de granules. En tant que point de transit principal, il facilite les liens commerciaux essentiels avec notre client européen actuel, ainsi qu'avec d'éventuels clients

futurs. Cette position stratégique confère au Groupe Lebel un avantage concurrentiel significatif sur les marchés internationaux.

765

Nos installations portuaires, qui sont actuellement bien équipées et bien situées, nous permettent de réduire nos coûts logistiques et d'améliorer l'efficacité de nos échanges commerciaux à grande échelle.

770

Le projet de décennal de dragage permettra définitivement d'assurer la pérennité des opérations du Groupe Lebel au port de Gros-Cacouna et de tirer le plein potentiel de l'endroit. Sachez que le Groupe Lebel possède actuellement une entente de commercialisation de plusieurs centaines de milliers de tonnes métriques de granules de bois avec un grand utilisateur européen jusqu'à la fin 2026. Toutefois, les enjeux de dragage ont été d'ailleurs souvent discutés avec notre client et ceux-ci soulèvent des insatisfactions récurrentes.

775

Le Groupe Lebel considère qu'il est primordial que le port de Gros-Cacouna puisse maintenir sa capacité d'accueil sur le long terme pour assurer notre compétitivité. Pour ce faire, une profondeur d'eau suffisante dans le havre et à quai sont nécessaires aux manœuvres maritimes sécuritaires. Nous jugeons pertinente la nécessité d'avoir une profondeur à quai de 10 mètres dans le havre. Un manque d'accessibilité et de capacité risque de décourager les armateurs et des clients d'utiliser le port et ainsi, impacter négativement nos volumes d'exportations comme c'est le cas aujourd'hui.

780

Dans cette optique, l'intégrité du plan d'affaires du projet d'usine de granules, advenant que des bateaux à charger soient plus petits que ceux prévus initialement, serait alors remise en cause notamment en raison des pertes liées à l'augmentation des coûts de logistique. Nos investissements additionnels de 25 M\$ envisagés pour la phase d'expansion de l'usine pourraient alors être reconsidérés.

785

L'importance de limiter le trafic maritime dans les zones portuaires où la cohabitation avec les mammifères marins pose des enjeux est souvent soulevée dans le discours. Il convient de souligner qu'en réponse aux recommandations des autorités compétentes, le Groupe Lebel a volontairement choisi de réduire le trafic maritime en limitant le nombre de navires à charger, à raison de trois ou quatre par an, et aussi en optant pour des navires de grande capacité.

790

795 Soyons très clairs : le Groupe Lebel n'aurait jamais investi dans des installations de plus de  
30 000 tonnes métriques pour, au final, charger des navires de faible tonnage. Il est aussi entendu  
que l'expédition d'un navire de faible tonnage en Europe est peu rentable et commercialement peu  
attractive. La capacité d'entreposage de nos installations est en somme directement liée à notre  
capacité de chargement de navire qui, disons-le, est maintenant en déclin.

800 Il est de notre avis que le port de Gros-Cacouna est un moteur économique de premier plan  
pour la région tant et aussi longtemps que son accès est assuré. Non seulement il crée des emplois  
directement liés à son fonctionnement, donc par l'arrimage, le transbordement ou le transport, mais  
il génère également des emplois indirects dans les secteurs de la production, de la transformation,  
805 de la distribution et du service comme dans le cas du Groupe Lebel.

Le développement et l'entretien du port de Gros-Cacouna favorisent le développement  
d'infrastructures connexes, comme le quartier industriel de Cacouna par exemple, où nous sommes  
implantés, stimulant ainsi l'économie locale. En exportant outremer à partir du port de  
810 Gros-Cacouna, nous améliorons également la balance commerciale du pays.

Nous sommes d'avis qu'un port d'exportation outremer joue un rôle stratégique dans  
l'économie du pays en facilitant les échanges commerciaux, en créant des emplois, en permettant  
l'accès à de nouveaux marchés, et en contribuant à la compétitivité des entreprises locales.

815 En terminant, le Groupe Lebel est déjà un des principaux employeurs de l'est du Canada avec  
ses quelque 1 400 employés directs dans son réseau d'usines de sciage et de valeur ajoutée. L'usine  
de Lebel Énergie s'ajoute à un secteur forestier régional dynamique qui contribue à la vitalité  
économique de nombreuses communautés.

820 Lebel Énergie assure également la pérennité des opérations de récolte et de transformation  
de la matière ligneuse dans l'est du Québec par une utilisation intensive de sous-produits de sciage  
et de bois de sous-dimensions valorisés.

825 L'usine Lebel Énergie propose déjà des emplois durables, bien rémunérés et contribue également à soutenir les centaines d'emplois régionaux liés à l'industrie forestière, et ce, depuis plusieurs années.

830 Le Groupe Lebel considère qu'il est essentiel que le port de Gros-Cacouna puisse maintenir à le long terme sa capacité d'accueil. Et pour ce faire, une profondeur d'eau suffisante dans le havre et à quai est nécessaire aux manœuvres maritimes sécuritaires. Ce projet de décennal de dragage permettra définitivement d'assurer la pérennité des opérations du Groupe Lebel au port de Gros-Cacouna et de tirer le plein potentiel de l'endroit.

835 Merci de votre attention.

**LE PRÉSIDENT :**

840 Merci beaucoup, Monsieur Morency, pour votre présentation. On a encore un peu de temps ensemble si vous le voulez.

**M. PIERRE-OLIVIER MORENCY :**

845 Allons-y.

**LE PRÉSIDENT :**

J'ai quelques questions.

850 Vous mentionnez entre autres la capacité des navires, la capacité de chargement des navires qui est en déclin. Puis rétrospectivement, vous aviez envisagé un type de navires précis avec un nombre de voyages, trois à quatre, par exemple, là, que vous mentionnez.

855 Comment la situation a évolué puis est-ce que c'est encore le cas actuellement? C'est-à-dire les trois à quatre voyages annuellement, puis le même type de navires, est-ce que ça a eu, bref, une influence sur cette affirmation que vous faites ici devant moi puis aussi dans votre mémoire?

**M. PIERRE-OLIVIER MORENCY :**

860 Oui. Donc, c'est absolument... c'est le même type de navires, sauf qu'ils sont moins chargés.  
Donc, autrement dit, on n'est pas en train d'optimiser les navires qu'on exporte en Europe, on est en  
train de... enfin, il nous manque un 10 à 15 % de la capacité du navire.

865 Il faut comprendre que dans des ports similaires, enfin, je dirais nos compétiteurs, ils sont  
capables de charger des navires d'au minimum 30 000 tonnes. Donc, déjà qu'à 25, on est en deçà  
de ce que le client s'attend à avoir, donc on est déjà dans une zone un peu précaire. Et là, on est en  
deçà du 25 qui avait été énoncé au départ. O.K.?

870 Donc, il faut comprendre que développer un projet comme ça, ça nécessite plusieurs années.  
Vous comprenez qu'il y a beaucoup de ressources associées à ça. La situation a beaucoup évolué  
dans les cinq dernières années. Quand j'ai initié le projet, on me disait sans hésiter que 25 000  
tonnes, c'était la norme à Cacouna. Et là, on se rend compte quatre, cinq ans plus tard, que ce n'est  
plus le cas. Donc, le plan d'affaires, le modèle d'affaires est très impacté par ça, pour des raisons  
justement de non-optimisation des cargos.

875 **LE PRÉSIDENT :**

Puis comment vous expliquez cette situation-là qui a évolué? Vous parlez de trois, quatre, cinq  
ans, entre le plan d'affaires puis le développement finalement du projet. Que ça ait autant évolué ou  
aussi rapidement ou, bref, que ça ait changé, comment vous l'expliquez, vous?

880

**M. PIERRE-OLIVIER MORENCY :**

885 Bien, c'est une très bonne question. En fait, moi, je suis forestier de formation. J'ai peu  
d'expertise dans le domaine maritime. Toutefois, chez Groupe Lebel, on ne se gêne pas pour poser  
des questions. Donc, on a beaucoup challengé les intervenants et les parties prenantes, incluant les  
gens, par exemple ici, les gens de QSL, l'autorité portuaire, même les agents maritimes, et en fait,  
ce qu'on se fait dire, c'est qu'il y a un ensablement naturel qui se fait au port et que c'est normal.

Donc, c'est normal dans tous les ports. Puis encore là, je vous le dis, je ne suis pas un spécialiste, mais ce que je comprends, c'est que c'est normal pour un port de s'ensabler.

890

Bon. Ceci étant dit, encore là avec mon œil un peu extérieur, ce qu'on se dit, nous à l'interne, c'est que l'entretien devrait être *de facto* fait régulièrement pour assurer... C'est comme, je donne souvent l'analogie : on ne peut pas construire une route puis ne pas envisager de la déblayer l'hiver. O.K.? Donc, on ne peut pas envisager dans ce cas-ci d'opérer un port au Québec, surtout sur le fleuve Saint-Laurent où il y a beaucoup de courants puis de marée, puis de ne pas l'entretenir, tout simplement.

895

Donc, je ne sais pas si ça répond à votre question. Il y a de l'ensablement naturel. Puis là, il y a des phénomènes qui s'opèrent, là, mais... voilà.

900

**LE PRÉSIDENT :**

Non, mais tout à fait, tout à fait. Je voulais avoir votre point de vue. Vous êtes là pour ça.

905

**M. PIERRE-OLIVIER MORENCY :**

Oui, oui. C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

910

Puis je me demandais, sur les trois à quatre navires, est-ce que ça a déjà commencé à changer, votre perspective sur le nombre de voyages? Est-ce que vous avez déjà dû...

**M. PIERRE-OLIVIER MORENCY :**

915

Oui.

920 **LE PRÉSIDENT :**

... augmenter ou avoir plus de navires, plus de voyages pour répondre à la demande de vos clients?

925 **M. PIERRE-OLIVIER MORENCY :**

Pas encore. Pas encore. Mais en fait, l'enjeu, c'est que notre client commence à sonner la cloche ou l'alarme, là, c'est selon, en disant : « Les volumes qu'on avait prévu faire ne sont pas là. » O.K.? Donc, on commence à sentir une insatisfaction.

930

Évidemment, vous comprendrez que nous, chez Groupe Lebel, on veut satisfaire nos clients. On a des ententes contractuelles sur le long terme. Donc, l'entente qu'on avait, qu'on a toujours avec notre client, c'est sur une période de quatre années. Donc, on veut s'assurer de rencontrer les volumes, premièrement, mais aussi les tonnages qui avaient été consentis.

935

Moi, la crainte que j'ai par rapport à tout ça, c'est que post 2026, donc dès que cette entente-là va se terminer, j'ai peur que les clients soient plus frileux à revenir vers nous sachant qu'il y a des enjeux de tonnage.

940

Parce que faut bien comprendre qu'un bateau qui quitte un port de l'est du Québec ou du Canada puis qui s'en va en Europe... un bateau de 20 000 tonnes qui s'en va en Europe versus un bateau de 30 000 tonnes ou de 25 000 tonnes qui s'en va en Europe, les coûts du *freight*, donc les coûts logistiques sont complètement différents.

945

Donc, il peut y avoir une grosse différence au niveau des coûts de transport. Donc, c'est pour ça qu'on veut toujours tenter de maximiser. Dans un monde idéal, on ferait des 50 000 tonnes puis on en ferait deux par année, puis ce serait ça. Mais on ne peut pas le faire actuellement.

950

Donc, on est vraiment à la limite. Puis là, cette limite-là est en train de régresser. Donc, pour nous, c'est un enjeu.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, de ce que je comprends, puis vous me corrigez si je me trompe...

955

**M. PIERRE-OLIVIER MORENCY :**

Oui.

960

**LE PRÉSIDENT :**

... c'est qu'un navire de 25 ou de 30 000 tonnes qui est chargé à 20 000 tonnes, c'est le même coût? Je veux dire, le coût n'est pas au tonnage? Le coût logistique, le coût de *freight*...

965

**M. PIERRE-OLIVIER MORENCY :**

De *freight*, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

970

... dont vous parliez, c'est le même pour un navire à 30 000, qu'il soit chargé aux deux tiers, à moitié ou peu importe, là?

**M. PIERRE-OLIVIER MORENCY :**

975

En fait, les armateurs... puis encore là, je ne suis pas un spécialiste, je viens du monde forestier, mais ce que j'en comprends, c'est que les armateurs vont envoyer ce qu'ils appellent un « *dead freight* », donc c'est un volume qui est non existant, qui est non chargé, à la personne qui va affréter le navire, en lui disant : « J'aurais pu mettre tant. Mais là, on ne peut pas en mettre. » On ne peut pas mettre autant qu'on voudrait.

980

Donc, il y a comme des pénalités qui viennent se rattacher à ça. Donc, puis évidemment, personne n'aime avoir des pénalités. Donc, c'est toutes des choses qui sont constamment... qui

985 reviennent sur la table, au niveau justement des tonnages qui ne sont pas là, de la compétitivité qui n'est pas là. Donc, c'est des éléments avec lesquels on jongle. Puis à notre avis, un décennal de dragage, donc d'assurer une profondeur à quai qui est... on n'est pas en train de demander 15 mètres, là. On est en train de demander un volume raisonnable. En fait, c'est le niveau d'eau qu'on avait avant, là, il n'y a pas si longtemps que ça.

990 Donc, on veut juste ramener ça où est-ce que ça devrait être pour assurer notre compétitivité, puis continuer à faire des granules, puis continuer à soutenir notre filière.

**LE PRÉSIDENT :**

995 Et vous avez parlé de vos craintes post 2026...

**M. PIERRE-OLIVIER MORENCY :**

Oui.

1000

**LE PRÉSIDENT :**

1005 ... par rapport à vos clients. L'année prochaine, compte tenu – une question que j'ai posée tout à l'heure à un autre intervenant – compte tenu que le dragage va se faire en fin d'année, il va y avoir une saison complète de navigation avant que le dragage se fasse. Est-ce que pour vous...

**M. PIERRE-OLIVIER MORENCY :**

Oui.

1010

**LE PRÉSIDENT :**

... vous avez des craintes...

1015

**M. PIERRE-OLIVIER MORENCY :**

Oui.

1020 **LE PRÉSIDENT :**

... des enjeux de ce point de vue là pour l'année prochaine, 2025?

1025 **M. PIERRE-OLIVIER MORENCY :**

Oui. Donc là, ça va être mon travail d'être diplomate et tout expliquer ça à notre client, puis de bien présenter les enjeux, puis toujours démontrer qu'on fait ce qu'il faut puis qu'il y a de l'espoir. Tant qu'il y a de l'espoir, il y a de la vie.

1030 **LE PRÉSIDENT :**

J'ai une petite dernière question...

1035 **M. PIERRE-OLIVIER MORENCY :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1040 ... plus dans vos projets à plus long terme, là, la phase de développement, la phase 2 de développement de Lebel Énergie, où vous envisagez doubler la production. Quels effets ce projet de développement auraient sur le trafic maritime, sur l'utilisation du port? Est-ce que vous avez déjà commencé à réfléchir à cette situation-là?

1045 Parce que vous mentionnez que vous êtes un peu... vous avez utilisé « perplexe », là, ou en tout cas, vous remettez peut-être en question ce projet de développement là en fonction de ce qui se passe actuellement, mais ceci dit, est-ce que les capacités que vous envisagez, quelles

sont-elles puis comment vous voyez l'utilisation du port dans une situation où le dragage a lieu pendant les 10 prochaines années?

1050

**M. PIERRE-OLIVIER MORENCY :**

Bien, en fait, je peux vous dire tout de suite que le projet d'investissement de la phase 2 va être lié à deux choses : un, notre capacité à vendre des bateaux, donc approcher des clients en Europe. On pense que la demande va être là puis que les acheteurs potentiels vont être présents. Par contre, ça va être très important pour nous de démontrer qu'on a une capacité d'accueil au port.

1055

Et ceci étant dit, si on réussit à aller chercher des clients, si on est capable d'aller chercher un port qui est facilement accessible, bien là on va pouvoir considérer des investissements subséquents pour... pour optimiser l'usine aussi, là, parce que pour l'amener à son plein potentiel.

1060

Donc, en résumé, tout ça va être lié. C'est ce que j'essaie de vous dire. C'est que pour être attractif d'un point de vue commercialisation, il va falloir que le dossier du port soit réglé. Et ça va probablement mener à des investissements à l'usine de Lebel Énergie.

1065

**LE PRÉSIDENT :**

Très clair. Merci beaucoup, Monsieur Morency, pour votre participation, votre générosité. Donc, je vous souhaite une belle soirée.

1070

**M. PIERRE-OLIVIER MORENCY :**

Ça m'a fait plaisir.

1075

**LE PRÉSIDENT :**

On va poursuivre avec madame Santos Silva. Je vous invite à venir en avant. Bonsoir, Madame.

1080

---

**JULIA SANTOS SILVA (DM5)**  
**CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DU BAS-SAINT-LAURENT**

1085

**Mme JULIA SANTOS SILVA :**

Bonsoir.

1090

**LE PRÉSIDENT :**

Bienvenue. Écoutez, je suis là pour vous écouter. Vous avez tout votre temps. Vous avez 15 minutes quand même, mais prenez votre temps. On a lu votre mémoire aussi avec attention. Donc, à vous la parole.

1095

**Mme JULIA SANTOS SILVA :**

Parfait. Merci. Donc, bonsoir. Bonsoir, tout le monde. Donc, Julia Santos Silva. Je travaille au Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent.

1100

Je vais aussi me baser beaucoup sur mes notes. Peut-être que je vais me répéter un peu par rapport à ce qui a été dit au mémoire.

1105

**LE PRÉSIDENT :**

C'est parfait. Il n'y a aucun problème. Prenez votre temps.

1110

**Mme JULIA SANTOS SILVA :**

1115 O.K. Donc, notre mémoire a été élaboré en considérant deux éléments qui sont au cœur du mandat du Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent, soit la protection de l'environnement et la concertation.

1120 Les préoccupations et les recommandations soulevées dans les documents abordent 6 thèmes, donc : les bélugas du Saint-Laurent qui est une espèce en voie de disparition au Québec, la qualité de l'eau, l'adaptation aux changements climatiques, les effets cumulatifs des activités de dragage, la surveillance des mammifères marins et la gestion des sédiments.

Donc, je vais commencer par exposer de façon résumée nos préoccupations.

1125 Donc, concernant le béluga du Saint-Laurent de façon plus spécifique. On sait que l'une des préoccupations principales est le faible taux de survie des veaux et la mortalité accentuée des femelles gestantes observée dans les dernières années. Bien que l'on ne sache pas les causes exactes de cette situation, on connaît les facteurs qui peuvent y contribuer.

1130 Par exemple, Pêches et Océans Canada, dans une étude qui a été publiée l'année passée, souligne la relation préoccupante entre la mortalité des veaux et l'augmentation de la température de l'eau.

1135 Donc, on sait aussi que d'autres facteurs qui peuvent contribuer. On a aussi d'autres facteurs de perturbation qui sont connus, comme la diminution du couvert de glace, l'exposition chronique aux bruits des navires, les niveaux élevés de contaminants, et cetera.

1140 Ainsi, c'est important de dire que la réduction de la perturbation causée par des activités humaines comme le dragage joue un rôle crucial pour diminuer la pression exercée sur cette population compte tenu des changements environnementaux en lien avec le réchauffement climatique, comme par exemple, la diminution du couvert de glace, et de leur probable irréversibilité à court et à moyen terme. Donc pour cela, il est important de s'y attarder à ces effets de ces activités-là.

1145 Donc, concernant le deuxième thème, la qualité de l'eau. La destruction ou la dégradation de l'habitat essentiel du béluga peut advenir par la détérioration de la qualité de l'eau qui va affecter indirectement les bélugas.

1150 Cette dégradation peut être causée, par exemple, par l'augmentation de la concentration des matières en suspension. Donc, le changement de la turbidité de l'eau en raison de l'augmentation des matières en suspension affecte à court terme les proies du béluga qui pourraient éviter de telles zones en raison d'effets sur leurs capacités visuelles.

1155 Puis on sait que le secteur de Gros-Cacouna et Rivière-du-Loup, c'est un secteur important pour non seulement la reproduction, mais aussi pour l'alimentation.

Aussi, les communautés benthiques, un maillon important de la chaîne alimentaire, peuvent également être affectées par la sédimentation des sédiments remis en suspension.

1160 Nous avons vu avec la modélisation hydrosédimentaire réalisée que les critères en vigueur de qualité de l'eau pour les matières en suspension, dans des conditions environnementales défavorables, ne seront pas respectées dans le cas, probablement, dans le cas du relargage des sédiments au site de rejet en eau libre, autant pour les dragages mécaniques que pour les dragages hydrauliques.

1165 Donc, c'est des critères établis par les gouvernements, les deux, du Québec et du Canada. Ces critères ne seront pas respectés, selon la modélisation, non plus au site de dragage pour les dragages mécaniques.

1170 Le CREBSL, donc le Conseil de l'environnement, est néanmoins conscient qu'il s'agit des scénarios qui pourraient différer des conditions *in situ*. Mais on remarque donc qu'il y a un manque de données terrain entre autres sur les panaches de sédiments générés par les activités de dragage, ce qui pourrait permettre de prendre des décisions plus éclairées. Donc ça, c'est un point important à soulever.

1175

Sur l'adaptation aux changements climatiques. On sait que parmi les impacts observés des changements climatiques dans l'estuaire du Saint-Laurent, on a une forte variabilité et une diminution du couvert de glace hivernal. Les processus sédimentaires risquent donc d'être très affectés dans certains secteurs, dans la mesure où le couvert de glace protège les zones côtières contre l'action des courants et des vagues en hiver.

1180

L'initiateur aborde l'impact des changements climatiques sur le bilan sédimentaire dans le port de Gros-Cacouna davantage en fonction des tributaires du fleuve Saint-Laurent. Mais cependant, le CREBSL estime que l'apport sédimentaire des zones côtières n'est pas à négliger. Précisément, les volumes déposés dans le port sont susceptibles de venir également des vasières à proximité.

1185

Donc, l'estimation de l'impact des changements climatiques sur le bilan sédimentaire devrait prendre en considération aussi le transport des sédiments littoraux. On pourrait par exemple avoir une augmentation des volumes des sédiments transportés à l'intérieur du port dans ce contexte-là. Donc, il s'agit d'un enjeu important à ne pas sous-estimer lors de la planification des travaux de dragage.

1190

L'autre thème, ça serait les effets cumulatifs des activités de dragage. Donc, on parle ici dans le cas où les travaux au port de Gros-Cacouna se réalisent à partir de la mi-octobre. Il y a différents scénarios. Il y a une possibilité que ça arrive. Donc, cela impliquerait l'utilisation concomitante du site de rejet en eau libre de l'Anse-au-Persil par la Société des traversiers du Québec et la Société portuaire.

1195

On sait que la concentration des matières en suspension après les relargages augmenterait donc encore plus dans le secteur, ce qui nous préoccupe également.

1200

Notons que la modélisation hydrosédimentaire pour Gros-Cacouna, qui indique déjà un dépassement probable des critères de qualité de l'eau établis, ne prend pas en considération l'effet additionnel du rejet des déblais de dragage du quai de Rivière-du-Loup. Donc, voilà un autre élément important pour nous, qui nous préoccupe.

1205

La surveillance des mammifères marins, prochain thème. Pour atténuer l'impact des travaux de dragage relatifs à la circulation maritime et au bruit subaquatique sur les bélugas, la surveillance acoustique semble être la méthode qui va être retenue. Il est prévu d'effectuer la surveillance acoustique avec des hydrophones.

1210

Cependant, tel que soulevé dans le *Guide de recommandations des bonnes pratiques pour les programmes de surveillance de mammifères marins et d'espèces en péril sur les chantiers maritimes*, qui a été produit par Merinov en 2024 et publié en 2024, cette année, les odontocètes, dont les bélugas, ne vocalisent pas en permanence.

1215

Puis en effet, dans ce même document, l'on affirme que des observateurs de mammifères marins ont déjà observé visuellement des bélugas près d'une plateforme sans les avoir détectés acoustiquement, d'où l'importance de ne pas dépendre du système acoustique en temps réel pour réaliser une telle surveillance.

1220

Et dernier thème, la gestion des sédiments. Donc, la valorisation des sédiments en milieu terrestre n'a pas été retenue dans le cas de Gros-Cacouna en particulier, pour des raisons de faisabilité technique. L'initiateur affirme être ouvert à discuter avec des acteurs privés et publics des possibilités de projets de valorisation pour voir des opportunités en ce sens. Ce que nous, on encourage effectivement à continuer ces démarches-là.

1225

Le CREBSL reconnaît les différentes démarches réalisées par l'initiateur pour trouver des options de valorisation de sédiments à proximité du port de Gros-Cacouna et témoigne de la difficulté à trouver des débouchés à ce stade-ci. Cependant, compte tenu des différents scénarios possibles de dépassement des matières en suspension, il estime que l'initiateur devrait réaliser des essais de gestion des sédiments en milieu terrestre.

1230

Donc, voilà pour nos préoccupations.

1235

Puis par rapport aux recommandations, je vais vous mentionner quelques-unes de façon très résumée. Donc, ces recommandations peuvent s'adresser autant aux autorités responsables, parfois à l'initiateur. Donc, je peux donner des précisions au besoin.

1240

Donc, premièrement, jouer de prudence lors de la détermination et la mise en application des mesures d'atténuation, par exemple concernant les matières en suspension, pour protéger la population des bélugas du Saint-Laurent et son habitat essentiel.

Rendre le suivi de la qualité de l'eau pour les matières en suspension obligatoire pour recueillir des données en conditions réelles permettant d'éclairer la prise de décision.

1245

Faire un suivi du transport sédimentaire à l'entrée du port de Gros-Cacouna de façon systématique afin de documenter la charge des sédiments dans le temps.

Collaborer avec les acteurs ayant une expertise dans le domaine pour réaliser ce suivi.

1250

Prévoir la coordination des activités relatives au relargage des sédiments dans le site de rejet en eau libre entre la Société des traversiers du Québec et la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie.

1255

Prévoir un suivi des matières en suspension dans et à proximité du site de rejet, ainsi que du bruit subaquatique, en collaboration avec la Société des traversiers du Québec et aussi avec le Parc marin du Saguenay–Saint-Laurent. On est en processus de consultation pour son agrandissement, le cas échéant.

1260

Effectuer l'observation visuelle des bélugas par des observateurs certifiés, en complément au suivi acoustique.

1265

Et réaliser des essais de gestion des sédiments en milieu terrestre, à petite échelle, dans le but de documenter et d'améliorer les techniques qui pourraient être utilisées à l'avenir pour disposer des sédiments dragués.

Donc, voilà.

1270 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, Madame Santos Silva, pour votre présentation.

1275 Si vous permettez, j'ai quelques questions pour vous. C'est des questions sur les recommandations que vous venez justement de nous présenter. Je peux peut-être vous les nommer pour que ça vous aide à vous orienter.

**Mme JULIA SANTOS SILVA :**

1280 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1285 Sur la recommandation 1, vous parlez de « *jouer de prudence lors de la détermination et la mise en application des mesures d'atténuation* – c'est une citation qu'on a prise dans votre recommandation – *pour la protection du béluga.* »

1290 Qu'est-ce que vous voulez dire par « jouer de prudence »? Est-ce que ça a une signification concrète pour vous par rapport aux critères, aux normes? Est-ce que vous pouvez élaborer sur cette affirmation-là que vous faites dans votre recommandation?

**Mme JULIA SANTOS SILVA :**

1295 Oui. Dans le libellé, on a mis entre parenthèses, par exemple, concernant les matières en suspension, justement on voit dans les mesures d'atténuation les programmes de suivi, on voit que s'il y a un dépassement, on va essayer d'ajuster les méthodes de travail, mais à aucun moment, par exemple, on ne mentionne que si on a un dépassement en récurrence qu'est-ce qu'on fait puis quelle serait la limite aussi.

1300 De mémoire, dans la deuxième journée de la première partie de l'audience publique, j'ai lu les documents puis ça avait été mentionné que même, bien, on a des critères, mais ces critères parfois

1305 ils peuvent... on fait une moyenne de la concentration des matières résiduelles. Donc, il y a une certaine tolérance, par exemple, si ça dépasse un peu... en fonction du milieu dont les déblais de dragage vont être rejetés. Donc, dans ce cas-ci, c'est un milieu avec une haute turbidité. Donc, mais quelle est la limite, par exemple, pour qu'on arrête?

1310 Et aussi, jouer de prudence parce que, par exemple, si on fait un dragage avec une drague hydraulique, où il y a une certaine logistique, par exemple, si on a un dépassement, pour faire la gestion en milieu terrestre, qu'est-ce que ça nous garantit finalement que... donc, on va arrêter ou on va passer à ce mode de gestion terrestre? Je ne sais pas si c'est...

**LE PRÉSIDENT :**

1315 Oui, oui, je vous suis.

**Mme JULIA SANTOS SILVA :**

O.K. C'est beaucoup de détails.

1320 **LE PRÉSIDENT :**

Mais non, c'est parfait. Vous êtes là pour ça. Puis je veux échanger avec vous.

1325 Je vais poursuivre sur une autre thématique que vous abordez dans votre mémoire. C'est en lien avec les recommandations 7 et 8, c'est sur la surveillance des mammifères marins. Vous proposez... vous recommandez, en fait, d'ajouter une surveillance visuelle à la surveillance acoustique qui va être faite pendant les travaux et vous mentionnez que ça pourrait être fait à partir de la drague ou à partir d'un navire à proximité.

1330 Est-ce que vous avez évalué d'autres options, d'autres façons de faire pour la surveillance visuelle considérant que c'est plus difficile pour installer des surveillants ou des surveillantes accrédités sur les équipements de l'initiateur? Est-ce que vous avez réfléchi à des façons de faire ou à des suggestions?

**Mme JULIA SANTOS SILVA :**

1335

Mais dans le fond, bon, il va y avoir l'observation à partir des postes d'observation terrestres, mais ça, c'est pour les sites de dragage en soi. Puis dans le mémoire même, justement, on a mis la suggestion d'avoir une embarcation à côté. Donc, ça serait ça, notre suggestion pour avoir des observateurs certifiés. Parce qu'on propose de faire la surveillance pendant les déplacements

1340

jusqu'au site de rejet. Donc, c'est ça un peu qu'on proposait dans le mémoire. Mais à part ça, je n'aurais pas d'autres suggestions.

On a cogité à un moment donné à l'interne, effectivement, avec des drones. Mais si on a le Parc marin, on va avoir aussi certaines limitations par rapport à l'utilisation des drones, dans le fond que c'est interdit à une certaine hauteur.

1345

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci. J'ai peut-être une dernière question pour vous.

1350

C'est la recommandation, dans ce cas-ci, c'est la recommandation 9 sur les essais que vous proposez. On a échangé beaucoup en première partie sur les différents essais, les différentes options, avenues de valorisation, sachant que, bon, on a proposé différentes ou on a questionné l'initiateur sur différentes alternatives, à quoi vous pensez exactement quand vous parlez d'essais à petite échelle?

1355

**Mme JULIA SANTOS SILVA :**

Oui. Donc, ça a été mentionné dans l'étude d'impacts justement la question, l'option du matériau de remblayage lors de la restauration d'une carrière. Aussi, on avait discuté... on sait que là, le bassin ouest, il est considéré comme un milieu humide, donc il y a un peu un flou parce qu'au début, c'était comme... ça a été aménagé pour ça. Donc, c'est ça.

1360

Mais même la disposition peut-être des lieux, je ne sais pas, le LET, mais l'idée, ce serait vraiment de documenter quels sont les impacts, donc la poussière, le climat sonore... Parce que

1365

1370 c'est comme, on parle beaucoup des hypothèses, mais donc, si on peut faire un essai, donc on va faire des... séparer des sédiments pour des projets de recherche comme il y a à l'Université Concordia ou Biopterre. Donc, d'évaluer qu'est-ce que ça prend. Est-ce que si on va vers le comité ZIP, puis que justement ça a été mentionné dans les mémoires qu'ils se penchent sur cette question, donc quel serait l'impact, si c'est pour disposer dans les lieux d'enfouissement technique ou autre qui est destiné à ce type de... où on peut finalement disposer de ces sédiments, quel est l'impact? Donc, c'est un peu ça, le...

1375 **LE PRÉSIDENT :**

Je comprends. Je comprends beaucoup mieux.

**Mme JULIA SANTOS SILVA :**

1380 O.K.

**LE PRÉSIDENT :**

1385 Merci de cette précision. Ça m'éclaire. Mais écoutez, je vous remercie beaucoup de votre présentation, de votre présentation. Puis je vous souhaite une belle soirée.

**Mme JULIA SANTOS SILVA :**

1390 Parfait. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1395 Je vais prendre un instant pour vous annoncer la suite. On va passer à une prochaine intervention qui sera au téléphone, en ligne. Puis ensuite, on prendra une pause, puis on poursuivra avec d'autres interventions par la suite.

Donc, on est prêt pour recevoir monsieur Richard, monsieur Alexandre Richard qui est au téléphone. Bonsoir, Monsieur Richard.

1400

---

**M. ALEXANDRE RICHARD (DM7)**

1405

**M. ALEXANDRE RICHARD :**

Bonsoir. Est-ce que vous m'entendez bien?

1410

**LE PRÉSIDENT :**

Oui. Je vous entends.

**M. ALEXANDRE RICHARD :**

1415

Excellent. Donc, je vais vous présenter, en fait, un document que j'ai pondu, qui est un résumé de mon mémoire. Donc, je vais vous citer les pages. Puis par la suite, s'il reste du temps, bien, on pourra discuter de mon mémoire.

1420

Donc, première page, la page 1, c'est la page titre : « *Dispersion des sédiments par dragage au port de Gros-Cacouna – par Alexandre Richard.* »

On passe à la page 2. Donc, ici, les activités anthropiques se cumulent. C'est un résumé de mon mémoire, en fait. En gros, il y a trois points importants sur cette présentation.

1425

C'est que, en gros, il y a un maintien et une augmentation des déplacements qui est issue du port de Cacouna, cumule les transports qui sont maritimes et routiers. Donc, en gros, les impacts se cumulent. Si on drague les sédiments au port de Gros-Cacouna, bien, il y a des risques de maintien

des activités actuelles au même niveau, et ainsi qu'une augmentation des déplacements qui s'ensuivent avec le transport routier.

1430

Donc, il y a, aussi dans la même zone d'étude, qui est la pouponnière de bélugas, une augmentation de la navigation qui est issue de l'expansion d'autres ports.

1435

Donc, en gros, si on se projette dans le futur, il y a des projets d'augmentation, d'agrandissement d'autres ports qui se trouvent à être au sud du Québec, par exemple le port de Contrecoeur, ou peut-être aussi des augmentations de fréquentation du port de Montréal. Tous ces bateaux-là passent dans la pouponnière en question, qui est en face du port de Cacouna, et les impacts se cumulent tous.

1440

Donc, en gros, il y a aussi des impacts locaux qui se cumulent. Par exemple, il peut y avoir des neiges usées, de l'eau de pluie contaminée par l'aire d'entreposage ou de transbordement, ainsi que des contaminants qui sont issus des transports post-transbordement. Donc, en gros, par exemple, ça peut être de la poussière de pneus qui ruisselle vers l'estuaire du Saint-Laurent, par exemple.

1445

Donc, plus que l'idée ici, c'est de vous démontrer qu'il y a des activités anthropiques qui sont près du lieu et qui sont loin du lieu, du milieu d'insertion, puis qui se cumulent et qui peuvent impacter, en fait, là, l'estuaire du Saint-Laurent, entre autres la zone d'étude.

1450

Donc, on passe à la page 3 du PDF en question. Donc, « Cumul préliminaire des risques ». Donc, en gros, c'est ça, on fait le pont. Il peut y avoir des risques qui vont s'accroître si le port de Cacouna est dragué. Donc, le dragage augmente ou facilite l'accès. Donc, en gros, on a une augmentation des risques.

1455

Par exemple, je cite quelques risques. Il y a un risque de diffusion de matières contaminées au quai. Donc, si on continue ou on poursuit l'état des lieux actuels, bien, on a sensiblement les mêmes risques que présentement par rapport à la contamination des lieux. Donc, si on augmente la fréquentation, par exemple, suite à un dragage, bien, c'est sûr qu'il y a plus de risques. C'est à prendre en considération.

1460 Il y a aussi des risques qui sont accrus parce qu'il y a des navires, que j'ai nommés des  
« réfugiés mécaniques », en gros, il peut y avoir des navires qui vont s'accoster au quai parce qu'ils  
sont en mode d'urgence puis qu'il y a une défaillance mécanique, il peut y avoir une fuite. Donc, ça  
augmente encore une fois les risques d'attirer des navires qui sont brisés puis qui vont passer dans  
la pouponnière de bélugas, contaminer en partie les lieux ou en partie le site du port. Ça, c'est un  
1465 risque que j'ai décelé.

Il y a d'autres risques aussi liés à des navires de ravitaillement pétroliers ou autres. Donc ça,  
c'est un peu un risque qui n'est pas prévisible, mais si on abrite des navires de ravitaillement, bien,  
c'est sûr que... on permet la poursuite des activités, par exemple, et ce navire-là va alimenter une  
1470 plateforme pétrolière plus loin ou alimenter... transborder des matières dangereuses dans un autre  
navire, bien, il y a toujours des risques qui peuvent se cumuler. En gros, on attire les risques.

Il y a aussi des risques liés à l'exportation, par exemple, des matières. Ça peut être de la tourbe  
ou autre matière ligneuse. Il peut y avoir une perte de séquestration régionale qui va être induite par  
1475 l'exportation des matières.

Par exemple, si on prend des granules de bois, on les exporte hors Québec, bien, on perd  
cette capacité en fait de laisser le sol tranquille un peu et de se régénérer. Donc, on fait un peu  
d'argent avec les granules, par exemple, mais on perd... ce n'est pas nécessairement  
1480 donnant-donnant. Donc, il peut y avoir un appauvrissement du sol, par exemple, plus de CO2 généré  
par le transport d'un navire, et ainsi que les émissions qui vont être hors Québec lors de la  
combustion desdites matières.

On passe à l'autre diapositive, la page 4. Donc, il y a un cumul des activités mondiales qui  
1485 impacte les territoires. Donc, ici, je fais référence, je vais citer « *Stratégie pour la nature 2030 du  
Canada – Freiner et inverser la perte de biodiversité au Canada* ». Donc, je vais pouvoir déposer le  
document en référence par la suite.

Je vais citer trois phrases tirées de ce document-là. « *Ce que nous savons, c'est qu'une*  
1490 *transformation de l'ensemble de la société est nécessaire pour réduire la consommation* – je souligne

"réduire la consommation" – *et permettre à la biodiversité de prospérer.* » C'est-à-dire entre autres la pouponnière de bélugas qui est tout près des lieux.

1495 Il y a aussi nécessité d'une forte collaboration et une action directe de la part de tous les acteurs de la société qui est nécessaire.

Et le troisième point, les villes sont également les chefs de file importants pour tester de nouvelles solutions et permettre l'action des citoyens.

1500 Donc en gros, ici, par exemple, la municipalité de Cacouna peut prendre le temps de trouver des solutions de rechange au *statu quo*, par exemple. C'est une suggestion.

1505 On passe à la page 5. Proposition de modification de la vocation du lieu. Donc, par exemple, si... c'est juste des propositions, là. Je crois que les gens du milieu seront en mesure de développer d'autres solutions. Mais par exemple, ça pourrait être un port de recherches à émissions réduites. On pourrait par exemple faire des recherches puis trouver moyen de draguer des contaminants partiellement puis à partir du sol, par exemple, avec une pompe à suction électrique et traiter les matières sur la berge, par exemple.

1510 On pourrait faire une décontamination et une réaffectation des zones atrophisées. Donc, la zone du port à court terme, par exemple, serait quand même relativement facile à décontaminer complètement.

1515 Et le site de dépôt des sédiments, ça, c'est l'endroit où les sédiments projetés par le promoteur qui propose de draguer, seront largués. Donc, ce site-là, c'est un site qui est quand même contaminé, puis probablement qu'un jour on aura à faire des travaux pour le restaurer.

1520 Donc, un autre point aussi. Restreindre graduellement l'accès et les dimensions des navires selon l'évolution temporelle du profil bathymétrique. Donc en gros, ici, on a potentiel intéressant de réduction des risques à la source, à coût extrêmement réduit.

On pourrait aussi affecter les budgets pour la caractérisation et la décontamination, et une mise en valeur plus respectueuse de l'environnement.

1525 Ici, on aurait un potentiel structurant pour les autres ports, dont le ministère des Transports du Québec contrôle déjà les orientations stratégiques, en concordance avec les objectifs de réductions, en fait, qui sont inscrits dans l'autre document en fait de *Stratégie pour la nature 2030 du Canada*.

1530 Ici, on parle qu'il est nécessaire de freiner et d'inverser la perte de biodiversité. En réduisant les activités du port, on pourrait améliorer significativement l'état des lieux.

1535 Donc, je passe à la diapositive numéro 6. Je crois qu'une caractérisation préalable des contaminants émergents est très importante. Donc ici, j'aimerais attirer l'attention de la commission sur les meilleures pratiques des pays riches, riches de connaissance et riches de moyens techniques.

1540 Bon, on a plein de connaissances, puis on peut s'inspirer d'autres pays puis aller chercher les meilleures pratiques. J'aimerais bien que le BAPE se penche sur les meilleures pratiques par rapport à ça. Donc, caractérisation des contaminants émergents, par exemple : microplastiques, PFAS, octocrylene, avobenzone, enzacamene, carbamazepine, ibuprofen, diclofenac, glyphosate, desethylatrazine, gabapentin, AMPA et autres molécules susceptibles d'être présentes.

1545 Ici, ce n'est pas une liste exhaustive, là. L'idée, c'est de rechercher l'ensemble des contaminants qui sont susceptibles d'être présents parce que, en gros, on a vraiment une contamination qui vient du ruissellement des eaux à partir des Grands Lacs, par exemple, qui s'en vont toujours vers l'océan. On a des millions de particules de plastique.

1550 Cet été, je me suis rendu à Cacouna, entre autres, puis j'ai vu tout au long de mon voyage des détritrus de plastique qui jonchent les berges. C'est vraiment fou, là, il y a des morceaux de plastique qui proviennent des véhicules, qui proviennent d'autres... Les marées ramènent un paquet de plastiques qui sont visibles.

1555 J'aimerais attirer l'attention de la commission ici pour les sédiments. C'est de vraiment faire une caractérisation exhaustive de l'ensemble des contaminants susceptibles d'être présents. Ça n'a rien à voir avec les normes, là. C'est vraiment selon les meilleures pratiques.

Donc, en gros, page 7, dernière page de ce document, qui est le plan quinquennal de caractérisation que je proposerais par exemple pour le pré-dragage.

1560 Je fais référence à mon mémoire. Une période de cinq ans de caractérisation des lieux serait appropriée avant de faire un *move* pour le dragage. Donc, en gros ici, je résume : « Caractériser exhaustivement l'impact cumulé des activités en zone portuaire ». Ce qu'on fait présentement, c'est quoi les impacts?

1565 Il y a plusieurs bateaux qui passent en même temps. L'été, il y a peut-être plus de déplacements, tout ça. Mais l'hiver aussi, on peut caractériser. J'imagine que c'est plus tranquille, c'est peut-être plus facile aussi de faire une caractérisation.

1570 Tantôt, on a parlé de mieux savoir ce qui se passe avec les bélugas. Bien, peut-être qu'en mettant trois capteurs, on pourrait mieux les localiser, par exemple. Puis peut-être qu'on pourrait en mettre six ou plus de capteurs qui permettraient de mieux visualiser en direct le comportement des bélugas, par exemple, sur une période de cinq ans, on pourrait voir l'évaluation, puis par après... « Ah ça, O.K. Ça fait du sens. » Peut-être qu'on pourrait laisser passer un certain nombre de bateaux. « C'est quoi la limite? »

1575 Autre point, caractériser aussi les comportements des espèces menacées. Je viens d'en parler. Il y a aussi d'autres espèces qui, entre autres, nourrissent le béluga.

1580 Aussi, caractériser le comportement des plus petits êtres factuellement présents avant de draguer et disposer des contaminants dans une zone.

Dans mon rapport, dans le document que j'ai déposé, le mémoire, là, je parle du tardigrade, mais c'est un peu... je n'ai aucune idée, fort probable qu'il y a des tardigrades dans le Saint-Laurent, ils sont comme indestructibles et très petits, mais l'idée, c'est un peu d'attirer la commission sur le

1585 fait que les bélugas, ils sont menacés, ils sont présents, mais ils se nourrissent d'êtres plus petits. Puis peut-être que nos actes font en sorte qu'on menace certaines espèces qui nourrissent, en fait, le béluga.

1590 Vous savez d'ailleurs qu'il y a un béluga qu'on a déjà trouvé la COVID dedans, là, un béluga. Donc, je ne savais pas ça, mais j'ai regardé, puis c'est très intéressant.

1595 Donc, il y a aussi faire un appel d'offres. Ça, c'est un point que j'aimerais que la commission envisage comme recommandation. En gros, une fois qu'on a fait une caractérisation pré-dragage sur une période qui fait du sens, là, de cinq ans par exemple, que je propose, ça pourrait être peut-être plus long ou plus court, mais bref, faire un appel d'offres par la suite aux solutions de rechange avec les données, donc les données qui seraient éventuellement mises à jour et diffusées à tous.

1600 Puis ça permettrait d'évaluer la possibilité de reconversion de la zone industrialo-portuaire, en fait, cette zone-là qui est présentement utilisée à des fins industrielles. Peut-être qu'il pourrait y avoir d'autres solutions, puis ces solutions-là pourraient être comparées de façon impartiale avec le *statu quo*, par exemple, avec une autre commission que le BAPE pourrait se charger ou tout autre moyen.

1605 Donc, c'est ce que je propose. Je ne pense pas que j'ai une solution pour régler ça ce soir, mais je propose de prendre le temps de bien caractériser le milieu, et par la suite, de faire un appel d'offres aux solutions de rechange. Puis peut-être que, regardez, on l'a déjà fait dans le passé, on pensait faire peut-être un port méthanier à cet endroit-là. Finalement, ce n'était pas trop, trop une bonne idée. Par la suite, on a eu, à l'île d'Anticosti par exemple, pour donner un exemple, on a eu des offres pour extraire le gaz de schiste puis tout ça, puis finalement, on s'est retrouvé avec un patrimoine protégé incroyable qui est l'île d'Anticosti.

1610 Bien, peut-être... on ne sait pas, peut-être qu'on pourrait avoir une solution de rechange qui ferait en sorte qu'on aurait un Saint-Laurent protégé d'un bout à l'autre. On ne le sait pas.

1615 Donc, je suis vraiment content de pouvoir faire cette présentation. Puis j'aimerais bien discuter avec vous, s'il reste du temps, du mémoire que j'ai déposé.

Donc, en gros, c'est pas mal ça. Je pourrais peut-être faire une petite révision de la liste des enjeux préliminaires d'intérêt que j'ai mis dans ce dossier-là. Il me reste combien de minutes environ?

1620 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, en fait, si vous voulez qu'on ait le temps d'échanger un peu ensemble, Monsieur Richard, on pourrait commencer ça dès maintenant. Mais sinon, vous avez un 4-5 minutes pour faire la liste de vos recommandations. Mais je tiens à vous rassurer qu'on a tout lu votre mémoire dans son intégralité et y compris la liste des enjeux que vous nous suggérez d'analyser à la fin, soit la dernière page de celui-ci.

1625 **M. ALEXANDRE RICHARD :**

1630 Excellent.

**LE PRÉSIDENT :**

Mais je vous laisse le choix.

1635 **M. ALEXANDRE RICHARD :**

Dans ce cas-là, on pourra peut-être profiter du temps restant pour échanger. Si vous permettez, je proposerais aussi, je vous ai un peu cité le document que j'ai préparé, ce document-là, je pourrais peut-être le rendre disponible à un autre endroit ou je pourrais peut-être le déposer en guise de référence, si vous permettez.

1640 Puis je vais aussi déposer le document, en fait, qui a été pondu par le gouvernement du Canada ou une autre entité, là, je vous enverrai la référence qui se nommait « *Stratégie pour la nature 2030 du Canada – Freiner et inverser la perte de biodiversité* ». Donc, en gros, on peut y aller avec un échange si vous avez quelques questions ou autre.

**LE PRÉSIDENT :**

1650

Certainement. J'ai quelques questions. La première chose que je veux faire, c'est de vous remercier pour votre participation puis de nous partager vos recommandations, vos préoccupations puis vos réflexions. C'est très apprécié.

1655

Concernant le dépôt de documents que vous prévoyez faire, ne vous inquiétez pas, on a tout ce qu'il nous faut. Vous avez déposé le mémoire à la commission, il sera rendu public. Puis les documents qui sont déjà publics sont déjà accessibles en ligne. Donc, je vous en remercie beaucoup tout de même de cette suggestion.

1660

Ceci dit, j'ai une question sur une de vos dernières recommandations que vous avez évoquées dans la présentation de votre mémoire, qui est d'attendre cinq ans pour réaliser toutes les recommandations que vous nous proposez. Les caractérisations, entre autres, que vous proposez. Pendant ces cinq années-là, que se passe-t-il avec les activités actuelles au port? Comment vous voyez ça?

1665

**M. ALEXANDRE RICHARD :**

1670

Moi, je verrais les activités qui pourraient... Vous savez, à mon avis, il n'y a rien qui peut arrêter d'un coup, hein. Ça, c'est sûr et certain. Par contre, pour vous répondre à votre question, je référerais, je n'ai pas le numéro du document, mais dans les documents déposés par l'initiateur, il y a une évaluation du trafic des navires selon les années.

1675

Puis j'ai remarqué que, bien, ça fait référence un peu à mon mémoire, mais il y a une année qui est particulièrement intéressante, c'est l'année qu'on a eu, malheureusement, là, on a été frappé par la COVID-19. Il y a eu, on voit dans cette année-là qu'il y a eu diminution de la fréquentation, puis ça a quand même permis d'assurer tous les services essentiels. J'imagine qu'il y a eu toujours du sel qui a été livré pour que les routes soient déneigées, effectivement, pour qu'il y ait une sécurité. On ne pourrait pas fermer le port du jour au lendemain, c'est évident.

1680 Mais ce que je propose, c'est au lieu de prendre les budgets pour faire le dragage à court  
terme, je crois que c'est pour l'année prochaine, ces budget-là pourraient être réaffectés pour  
vraiment caractériser les lieux et développer un peu... penser à développer les solutions de  
rechange, préliminairement. Puis tout en permettant quand même l'accès au port – on s'entend, ça  
ne ferait pas de sens, je crois, de fermer le port du jour au lendemain – mais quand même de prévoir  
1685 le plus possible, je crois, une fréquentation, mais pour des services essentiels qu'on n'a pas vraiment  
d'autres solutions.

Je ne sais pas si vous me suivez, là. C'est un peu...

1690 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui, tout à fait.

**M. ALEXANDRE RICHARD :**

1695 Gardez à l'esprit que cet endroit-là... c'est plus dans le sens que c'est un endroit qui est  
excessivement sensible. Puis il faut le voir à long terme.

1700 Peut-être qu'après une vérification complète, on pourrait dire : « Bien finalement, on pourrait  
peut-être accueillir des bateaux à faible émission » ou dans un avenir plus loin. Mais pour l'instant,  
là, je pense que tout ce qu'on fait, si on augmente les fréquentations, on permet à plus de navires  
ou une quantité égale de navires...

1705 En référence à ça, il y a aussi un autre document qui a été déposé. J'ai fait une demande en  
première partie par rapport aux événements, aux incidents qui sont arrivés. Ce rapport-là, à première  
vue, semble, en tout cas, selon toute l'année que... les années que le port a été utilisé, je crois que  
ça ne représente pas bien tous les incidents qui peuvent avoir été réalisés depuis que le port a été  
créé. Donc, il y a des risques qui sont associés à ça.

1710 Puis je pense que c'est un risque inutile à prendre, par exemple, si on permet à un navire qui  
ravitaile les autres navires, par exemple, en pétrole, bien, écoutez, on est encore dans un cycle

éternel de fonctionnement avec le pétrole. Ça ne fait pas vraiment de sens d'attirer des clients comme ça, je pourrais, là, je ne sais pas comment les appeler, mais dans le port.

1715 Mais par contre, si... on pourrait avoir un centre de, par exemple, une zone réduite, puis on pourrait dire : regardez, il y a un bateau qui arrive de, par exemple, de l'Inde. Je dis n'importe quoi là. Mais mettons qu'il y a un bateau qui arrive de l'Inde, on pourrait peut-être caractériser, prendre le temps avec les douaniers puis tout ça, puis les experts, pour dire : « Bien, regardez, telle sorte de peinture est présente dans ce bateau-là. Il y a-tu des... l'entretien du bateau est-il bien fait? » Puis à  
1720 resserrer les...

1725 Quand les gens viendraient au Québec, ils diraient : « O.K. Attention, là, il faut que notre bateau soit vraiment en ordre parce que là, on va passer dans une pouponnière de bélugas. Puis là, il y a des gens qui font des recherches sur les tardigrades. Puis il faudrait vraiment, vraiment, vraiment, vraiment faire attention. » Puis là, bien, le mot va se passer. Puis je crois qu'on pourrait réduire la fréquentation. Puis les bélugas, bien, seraient sûrement aussi bien que pendant l'année de pandémie. Là, je ne peux pas me mettre à leur place, mais j'essaie de me mettre à leur place.

1730 Je pense sincèrement que si on limiterait juste aux services essentiels l'accès à ce port-là, strictement essentiels, tout en développant des solutions de rechange, je pense que ça aiderait à laisser un respirer, là.

1735 Aussi, il y a peut-être, l'endroit semble merveilleux pour pouvoir peut-être faire, par exemple, de la pisciculture de poissons... mais là, peut-être pas de la pisciculture, mais des recherches, puis qui pourraient servir à nourrir les gens de la communauté de Cacouna, par exemple. Ce serait excessivement près. Donc, c'est un point que je veux amener.

**LE PRÉSIDENT :**

1740 En terminant, Monsieur Richard, j'ai une dernière courte question pour vous. En fait, c'est une précision que je veux vous demander pour être sûr de bien comprendre ce que vous avez mentionné. Ce n'est pas une phrase que vous avez nécessairement dite ce soir, c'est une phrase qui est extraite

de votre mémoire, à la page 2, il me semble, vous me corrigerez si je me trompe. Vous mentionnez que les effets sont...

1745

**M. ALEXANDRE RICHARD :**

PDF, 2?

1750

**LE PRÉSIDENT :**

La page 2, oui, de votre mémoire. Vous mentionnez que : « *Les effets du port sont géoréférencés aux limites des pôles terrestres et même au-delà.* » Et vous suggérez qu'on se limite à l'analyse du projet au système terrestre.

1755

**M. ALEXANDRE RICHARD :**

Oui.

1760

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pouvez simplement en quelques mots me dire à quoi vous faites référence, qu'est-ce que ça signifie cette phrase-là?

1765

**M. ALEXANDRE RICHARD :**

Oui. Bien, ça signifie que les impacts, là, ils sont vraiment... Par exemple, spécifiquement pour le port, là, je vais tenter de vous donner un exemple assez facile pour que vous puissiez matérialiser ma phrase. En gros...

1770

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

1775 **M. ALEXANDRE RICHARD :**

1780 Par exemple, les bateaux, pour fonctionner, ils ont besoin d'un système de géoréférencement, par exemple. Et puis ces systèmes de géoréférencement là, c'est des satellites qui sont au-delà de la Terre, on s'entend, qui tournent autour, puis qui constituent à la fin de leur cycle de vie un peu des déchets qu'il faut gérer aussi, puis à très fort coût, là. Fait que c'est un peu un exemple. Par exemple, les bateaux fonctionnent avec des satellites.

**LE PRÉSIDENT :**

1785 Parfait. C'est...

**M. ALEXANDRE RICHARD :**

1790 Donc, l'impact de l'ensemble des bateaux, c'est un exemple. Puis il y a aussi, un autre facile, là, je vais tenter d'être court, par rapport aux impacts, s'il y a un contaminant, par exemple, qui est importé à l'aide d'un bateau puis que par la suite il passerait dans – j'y vais hypothétiquement là – dans un procédé industriel qui diffuse des contaminants, par exemple des POP ou autres, ça peut se retrouver jusque à la limite des pôles, qu'ils retrouvent ça dans la glace, là, avec des analyses.

1795 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Je comprends mieux.

1800 **M. ALEXANDRE RICHARD :**

1805 Fait que c'est sûr que les impacts se répercutent... Exactement, c'est ça. Je sais que des fois, j'écris assez vite, puis je me comprends moi-même. Puis vous faites bien de me demander c'est quoi la référence.

**LE PRÉSIDENT :**

Bien oui, effectivement. C'est quand on...

1810

**M. ALEXANDRE RICHARD :**

Oui.

1815

**LE PRÉSIDENT :**

C'est quand on se parle qu'on se comprend.

**M. ALEXANDRE RICHARD :**

1820

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1825

Je vous remercie beaucoup, Monsieur Richard, de votre présentation puis aussi des échanges qu'on a eus ensemble. Je vous souhaite une belle fin de soirée.

**M. ALEXANDRE RICHARD :**

1830

À vous aussi.

**LE PRÉSIDENT :**

1835

Donc, comme je vous l'avais annoncé, la commission va prendre 15 minutes pour s'aérer les esprits. Nous sommes de retour dans 15 minutes pour d'autres présentations.

1840

---

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

---

1845

**LE PRÉSIDENT :**

La commission va reprendre ses travaux avec une prochaine intervention qui se fera en vidéo, donc en ligne. J'inviterais monsieur Boisclair.

1850

---

**M. DUANE BOISCLAIR (présentation verbale)**

1855

**M. DUANE BOISCLAIR :**

Bonsoir. Est-ce que vous m'entendez?

1860

**LE PRÉSIDENT :**

Oui. Bonsoir, Monsieur Boisclair. Je suis heureux de vous accueillir. Donc, vous avez 15 minutes pour votre présentation, votre opinion. Donc, je vous écoute, allez-y.

1865

**M. DUANE BOISCLAIR :**

Merci, Monsieur Morissette. Bonsoir à toute l'équipe du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

1870           Donc, mon nom, c'est Duane Boisclair. Je réside dans le Bas-Saint-Laurent. Puis bien, c'est ça, j'ai des points que je voulais amener ce soir et puis éventuellement m'expliquer à savoir si je suis favorable ou défavorable au projet que les promoteurs ont présenté, c'est-à-dire la drague pour continuer, finalement, l'accès au port à Cacouna avec une capacité plus profonde pour les navires.

1875           Donc, dans ma présentation, je vais poser des questions auxquelles je n'ai pas nécessairement de réponse, mais mon intérêt, c'est justement que l'équipe du BAPE puisse chercher à répondre à ces questions-là. Et puis je vais avoir quelques suggestions aussi qui peuvent mener à des réflexions en ce sens.

1880           Alors, la première chose que je voulais discuter, c'était la base de référence qu'on fait trop souvent par rapport aux espèces marines qui sont présentes dans l'environnement du secteur de Cacouna.

1885           Donc, pour moi, il y a une évidence qu'on est très conscient qu'on a des données scientifiques qui nous démontrent les populations, par exemple, des bélugas, qui sont emblématiques en ce sens, mais de tout plein d'autres espèces qui fréquentent le secteur, certaines qui le fréquentent dans le cadre d'un habitat essentiel, donc essentiel à leur survie.

1890           Moi, j'aimerais que la base de référence qui est prise par les instances, qu'elles soient gouvernementales, ou par le promoteur ou quiconque qui est en lien avec ce type de projet, aille plus loin que ce que l'humain a pour une durée d'une vie.

1895           C'est-à-dire que par exemple, dans les derniers 6 000 ans, on avait des populations, par exemple, de bélugas beaucoup plus grandes que celles qu'on connaît des dernières centaines d'années. Et puis même s'il y a des changements naturels qui se font dans les écosystèmes et que le climat se transforme, les populations migrent, bien, j'aimerais quand même ça qu'on considère l'importance de viser plus haut en termes de rétablissement de certaines espèces, ce qui n'est pas toujours facile à faire parce que l'humain a comme base de référence, dans le fond, seulement que ce soit la durée de sa vie ou les données scientifiques qui datent de très peu, de siècles ou de décennies, ou les connaissances que l'Histoire peut nous apporter sur ça.

1900

1905

Donc, pour terminer par rapport à l'aspect historique, c'est que j'ai une évidence devant moi, c'est que si on devait arriver devant ce site-là et qu'il n'y avait absolument aucune installation portuaire sur le site actuel et qu'on se posait la question, comme le fait le BAPE, à savoir : est-ce que c'est bien, est-ce que c'est logique d'aller vers un dragage ou même l'installation d'un système portuaire comme on le connaît aujourd'hui? Bien, à mes yeux, l'évidence serait que la réponse, c'est non, vu la sensibilité du milieu pour des espèces qu'on connaît en plus aujourd'hui, étant très sensibles à ce genre d'activité.

1910

Le Québec innove, mais on a une capacité d'innover beaucoup plus que ce qu'on fait. Et ça, c'est une capacité qui est financière, mais c'est aussi au niveau de nos connaissances puis de tout simplement notre capacité de mise en œuvre.

1915

Donc, l'innovation, c'est ce que je recherche dans ce qui est proposé. Et sur la base de la proposition d'un dragage d'entretien, je ne ressens pas ou je ne perçois pas des inondations qui, dans le fond, viennent au niveau que moi je cherche puis que je crois qu'il y a une partie de la société québécoise serait vraiment heureuse de retrouver.

1920

La non-innovation la plus évidente à mes yeux, c'est le manque de mentions, que je déterminerais comme étant significative, dans les mémoires des entreprises qui ont présenté sur le sujet. Donc, surtout des éléments qui affectent le milieu de façon directe ou indirecte, je ne sens pas, dans le fond, que des innovations comme ça sont abordées, ou même qu'il y a une considération pour le milieu naturel, est prise vraiment comme étant au cœur du sujet.

1925

D'autres éléments aussi, par rapport à ce que moi j'entends dans le sens de l'innovation, que je crois qu'il faut que le BAPE considère dans son rapport au gouvernement et au Conseil des ministres, c'est entre autres que l'annonce d'un feu vert qui irait, dans le fond... de l'aval de ce type d'opérations là, bien, ça cause un mal chez les gens dans notre société parce qu'on a une conscience qui va au-delà des chiffres et au-delà de ces types d'opérations là spécifiques.

1930

Il y a une conscience des gens que les choses vont mal dans le sens écologique et qu'un dragage a des effets sur l'environnement et sur les espèces présentes, et puis dans ce sens-là, que ça soit pour la population du Québec au complet ou spécifiquement pour les jeunes à qui on lègue

1935

un futur et un environnement futur, bien, j'aimerais ça que ça soit considéré que ce n'est pas très, très joyeux d'entendre parler que les choses continuent comme si de rien n'était, connaissant l'état des choses dans le sens écologique ici dans l'estuaire.

1940

Donc, pour terminer, aussi, sur l'évolution de ce milieu. Je regardais dans le fond quels types d'activités commerciales se faisaient, ou industrielles, dans le passé. Parce qu'on est parti de, dans le fond, rien, puis éventuellement, bien, on a eu différentes entre l'estuaire et la rive, mais il y a eu beaucoup de cabotage. Puis le cabotage, ça implique, dans le fond, d'utiliser des bateaux qui ont des tirants d'eau extrêmement petits, donc qui nécessitent peu ou pas de changements sur l'écosystème, donc pas de dragage.

1945

Puis c'est ça qui a créé une culture dans les régions riveraines comme ici de vouloir interagir avec l'estuaire, le golfe, ou ce qui va devenir éventuellement la voie maritime, mais ce serait chouette de pouvoir retourner vers ça. Mais on n'a plus les mêmes types d'activités. On n'est plus dans un cabotage qui amène des denrées ou qui transborde du matériel en lien avec les populations riveraines directement. Là ici, on est dans un port d'importations et exportations vers, dans le fond, l'océan et le monde.

1950

En ce sens-là, on a mentionné souvent dans les mémoires qui ont été déposés ou présentés même ce soir le concept du développement. Donc, c'est une autre chose que j'aimerais que le BAPE considère, c'est : est-ce que le concept du développement économique en 2024, avec tout ce qu'on sait qui arrive sur la planète, dans nos milieux, les écosystèmes, est-ce que c'est quelque chose qu'on cherche?

1955

Est-ce que c'est une fierté qu'on doit se faire d'apprendre qu'il y a des gens qui travaillent d'arrache-pied pour le développement, que ce soit de la région, de leurs affaires, alors qu'on le sait qu'on a un Québec qui n'a peut-être plus besoin de ce même développement là? Puis on peut y accoler toutes les étiquettes qu'on veut comme celle de durable. Je pense qu'il y a des éléments qui sont plus larges à repenser.

1960

1965

Et puis de vouloir doubler, par exemple, des opérations commerciales dans un port, dans un milieu sensible comme celui-là, avec en tête le développement, quelconque soit-il, je ne sais pas si

c'est très humble en 2024 de faire ça, ou de moins de mentionner de cette manière-là les modèles d'affaires que certains ont pour le milieu.

1970           Donc, la voie maritime, on le sait, le gouvernement vise un développement à 300 % pour les prochaines décennies. Le Groupe Lebel l'a mentionné même tantôt, donc à Cacouna, ils ont l'intention de doubler les opérations. Je trouve ça difficile sachant qu'on parle vraiment d'un milieu sensible, entre autres.

1975           Je le sais, je n'ai pas envie de répéter des éléments que tout le monde connaît, mais justement, tout le monde connaît, et puis je pense que ça vaut la peine d'être répété pour que ça devienne l'enjeu principal, puis même notre culture de protection des milieux. Donc, on parle d'une pouponnière pour les bélugas. Ça veut dire qu'il y a différents groupes de ce cétacé-là résidant dans l'estuaire. Donc, c'est leur maison avant d'être la nôtre, eh bien, de tous les groupes qui habitent à différents endroits de l'estuaire, les mères viennent pour donner naissance et élever les veaux, les juvéniles éventuellement dans le secteur.

1980           Alors, c'est très incompatible avec des activités commerciales comme on en a actuellement et comme on en projette. D'ailleurs, le concept d'un abri acoustique a déjà été discuté dans d'autres BAPE avec d'autres zones de l'estuaire ou du fjord. Le Groupe de recherche et d'éducation sur les mammifères marins l'a même mentionné de façon très sérieuse pour l'ensemble du fjord du Saguenay, sur le fameux BAPE de GNL Québec, de début de... en fait, en 2021, si je me souviens bien.

1985           Alors, l'abri acoustique qui est présentement disponible pour les espèces de mammifères marins, certains rorquals, certains pinnipèdes, mais assurément le béluga, bien, il est vraiment génial avec la présence de la suite consécutive de l'île Blanche, l'île aux Lièvres et l'île aux Fraises, dans le fond ce qu'on appelle le « chenal sud », qui n'est pas utilisé vraiment par la voie maritime, qui est rendu disponible, mais on le sait, qui est vraiment un pourcentage minuscule de l'utilisation des bateaux qui transigent entre l'amont et l'aval du Saint-Laurent de façon générale.

1990           Donc, la présence d'un port à Cacouna est vraiment comme, très triste, en ce sens-là qu'on manque une occasion vraiment géniale de permettre, dans une zone extrêmement sensible, aux

bélugas entre autres de pouvoir profiter du concept de l'abri acoustique. Donc, c'est un élément que je pense qui vaut la peine d'être mentionné aussi.

2000

Ensuite, il y a des enjeux. Donc, il y a un enjeu que je considère... il y a plusieurs enjeux, je ne les nommerai pas tous, mais il y en a deux que je veux peut-être juste m'attarder rapidement. L'aspect du carbone, donc, c'est-à-dire que l'ensemble des opérations, je pense que maintenant, on a la capacité de regarder dans un tout, dans un ensemble des projets, des opérations dans ce cas-ci portuaires, maritimes, et éventuellement le besoin par exemple d'opérations comme celle du dragage qui est proposée.

2005

On le sait, ça a été mentionné, il n'y a rien de... tout est très transparent : le Groupe Lebel, par exemple, font de l'exportation d'un produit, bien, d'un produit finalement forestier qui va à la création d'énergie dans d'autres pays, entre autres au Royaume-Uni, et puis dans le fond qui consiste à, un peu comme dans un style de biométhanisation, qui consiste à brûler un produit de la forêt pour produire de l'électricité.

2010

Alors, moi, je trouve que ce type d'énergie là est vraiment, vraiment questionnable. Et puis je trouve ça triste de voir que le Québec va participer à cet aspect-là de création qui vient finalement drainer des ressources des forêts de la planète pour nourrir en énergie des populations qui ne font que croître. Je ne vois pas d'horizon pour ces types d'énergies là, si on veut se donner un futur quelconque soit-il avec les considérations que la science a auprès des changements climatiques.

2015

Alors, je trouve ça difficile de voir que non seulement on va utiliser un milieu sensible marin pour aller exporter ce produit-là, pour aller dans le fond polluer encore plus, plus loin, mais en plus, c'est la pression qui est mise sur le milieu forestier du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie par ce type d'entreprise là qui me fait me questionner sérieusement sur l'ampleur qu'on essaie de donner au port de Cacouna.

2020

Ensuite, je reviens sur les bélugas. Donc, c'est un enjeu très fort. Je pense que les activités anthropiques clairement n'aident pas. On a une considération aussi, c'est que le béluga du Saint-Laurent puis sa population sont vraiment classés en voie d'extinction, là. Dans le fond, c'est le genre de statut qui devrait nous mener à vraiment, vraiment poser des actions qui vont dans le sens

2025

2030 de l'innovation que je mentionnais tantôt, mais qui devraient être bien au contraire d'un simple dragage avec des idées de vouloir augmenter des capacités portuaires.

2035 Donc, l'innovation du refuge acoustique, je veux vraiment mettre le point là-dessus. Je pense que c'est super important. On a des mères, des veaux, des juvéniles qui dépendent de la qualité qu'auront les humains à leur donner un milieu vivable pour les prochaines années. C'est très important.

2040 Ensuite, le parc marin Saguenay–Saint-Laurent est en réflexion en ce moment pour augmenter sa zone de couverture. Il a été mentionné encore dans les dernières semaines, alors que le parc marin Saguenay–Saint-Laurent faisait des présentations sur ce projet-là d'augmentation de la zone qui touchait finalement la section autour du port de Cacouna, ils ont mentionné que les activités portuaires n'étaient pas considérées dans le projet actuel d'augmentation. Cependant, « activités portuaires » veut dire « navires qui se promènent après ça sur des voies navigables » que va probablement composer le futur parc marin Saguenay–Saint-Laurent augmenté.

2045 Donc, moi, je me demande juste, est-ce qu'il y a une compatibilité avec la couverture du territoire de conservation qui est étudié en ce moment et l'idée d'y aller fort avec un projet comme celui qui est discuté ce soir?

2050 L'autre question que j'ai aussi pour le BAPE puis que j'aimerais mieux comprendre, c'est : si les recommandations mènent à ce que le Conseil des ministres aille de l'avant avec cette drague-là dans ce cas-ci, bien, comme on le sait, il y a un cycle, on a besoin de draguer à chaque trois ans, donc c'est une zone que, malgré ce que j'ai entendu ce soir, les gens doivent comprendre, là, c'est une zone où est-ce que la sédimentation va être récurrente. Il faut comprendre les fonds marins dans l'estuaire pour voir la différence, par exemple, entre ce que la rive nord de l'estuaire est et ce que la rive sud est.

2060 Alors, je me demande : est-ce qu'on est juste tout simplement en train de faire continuellement la même chose? C'est-à-dire dans trois ans, dans six ans, dans neuf ans, on est toujours en train de discuter, mais d'en convenir que « O.K. Oui. On y va »?

2065

Alors, en ce sens-là, moi, je suis favorable, mais à innover. Je suis complètement défavorable à l'idée de continuer comme si de rien n'était. Je sais qu'on peut faire mieux. Mais actuellement, si on y va de l'avant, on le fait tout simplement parce qu'on ne sait pas faire mieux. Alors, je me demande : pourquoi ne pas renvoyer les promoteurs et le gouvernement à la table à dessin? Le collègue de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent a mentionné tout à l'heure qu'ils ont une capacité de faire avec la situation actuelle pour encore quelques années.

2070

Et je demande surtout à ce qu'on ait, dans notre capacité d'innover – si on va de l'avant, parce que je suis réaliste et je crois que ces travaux-là vont aller de l'avant – donc est-ce qu'on pourrait imaginer des mesures de compensation qui sont significatives non seulement pour le béluga, mais aussi pour que les gens du Québec reçoivent un message clair que le gouvernement du Québec, avec les promoteurs, à travers entre autres des recommandations du BAPE, vont vraiment aller une coche du haut pour avoir des effets réels puis de se créer une fierté autour de ce qui sera possible pour cette zone-là dans le futur?

2075

Donc, des idées qui me viennent en tête comme ça alors que je prenais des notes en préparation de mes explications, par exemple, et toujours en connaissance ou en compréhension de ce qu'on sait des bélugas et de leurs besoins, est-ce que les nuits, au-delà des marées, est-ce que les nuits pourraient être considérées comme des zones de silence, comme on le fait lors de travaux maritimes, par exemple de 20 h le soir à 8 h le matin? Est-ce qu'on pourrait dire : il n'y a aucune activité portuaire à ce moment-là, donc aucun dérangement par le bruit, puis aucune navigation non plus?

2080

2085

Est-ce qu'on pourrait demander à ce que seulement que des bateaux d'une très haute norme en termes de pollution sonore ou de leurs émissions puissent être les seuls bateaux qui ont autorisation à aller à ce port-là? Ça pourrait être une fierté régionale éventuellement.

2090

Est-ce qu'on pourrait créer d'autres conditions qui n'affectent pas négativement les mammifères marins? Est-ce qu'on pourrait par exemple se donner des fenêtres concises d'entrée et de sortie du port, par exemple 2 heures avant jusqu'à 2 heures après les marées hautes? Et en ce sens-là, si on allait vers des mesures de compensation continues comme ça, bien, est-ce qu'à ce moment-là on a vraiment besoin de draguer?

2095 Donc, je pense que la question est là. Mais ultimement, je vais terminer sur ces mots qui sont exactement ceux qui ont été mentionnés par monsieur Morency du Groupe Lebel juste avant moi, c'était, qui a mentionné que : « Quand il y a de l'espoir, il y a de la vie. » Alors, je souhaite la vie, et surtout celle des habitats de l'écosystème et des espèces qui y vivent. Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

2100 Merci, Monsieur Boisclair, pour votre partage.

2105 J'ai peut-être quelques... un échange que je veux faire avec vous, des questions ou des demandes de précision. Vous verrez. Peut-être pour vous encourager à nous alimenter peut-être un peu plus.

2110 Vous avez parlé à plusieurs reprises dans votre présentation d'innovation. Vous avez donné des exemples de non-innovation, basés sur ce que vous avez entendu et vos recherches. Est-ce que vous avez des exemples d'innovation, au-delà des suggestions que vous avez faites, innovations dans toutes les sphères, là, qui pourraient toucher de près ou de loin au projet?

**M. DUANE BOISCLAIR :**

2115 Bien, j'ai deux éléments par rapport à ça, mais sans lister nécessairement des innovations parce que je ne pense pas que je vais arriver ce soir avec des idées que personne n'aurait entendues et qu'on pourrait applaudir, là. Moi, j'ai deux choses à mentionner.

2120 Par rapport à ce qui est des innovations, le Québec, particulièrement l'est du Québec, avec entre autres l'Université à Rimouski ou d'autres bâtiments qui font des études, de la recherche dans le domaine marin, maritime, est riche de cerveaux, finalement, puis de connaissances, qui pourraient non seulement regarder ce qui se fait ailleurs, mais faire des propositions si le Québec cherchait à vouloir innover.

2125 Donc, moi, ce que je voudrais, c'est tout simplement que peut-être que significativement, pour être significatif, je pense que si par exemple le BAPE proposait au Conseil des ministres d'attendre

2130 peut-être une autre année avant de procéder pour que plus de recherches soient faites, non pas sur la caractérisation des milieux ou des éléments qu'on connaît déjà – parce qu'il y a beaucoup de chiffres, puis c'est génial en ce sens-là, on comprend bien aussi la nature du projet – mais peut-être sur la recherche, sur l'innovation, comment on pourrait faire mieux et différent. Ça, c'est l'aspect avec sur l'innovation.

2135 Maintenant, sur la non-innovation, je pense que l'existence même du port de Cacouna, avec tout ce qu'on connaît aujourd'hui, ce que la science démontre, est un peu... Et en fait, l'existence en général de ce port-là est questionnable. L'innovation ultime serait d'abandonner ce genre de lieu là pour les activités humaines puis les laisser 100 % au milieu naturel.

2140 Maintenant, les humains, en 2024, ne vivent pas dans une société qui est biocentrique. On a encore de l'anthropocentrisme qui couvre toutes nos actions, nos quotidiens, nos façons de penser puis de voir, de percevoir le territoire puis de le vivre. Donc, pour moi, l'innovation ultime, ça serait d'amener des éléments de décroissance. Mais je n'avais pas envie de mentionner ça ce soir parce que je ne sens pas que la population est prête pour ça. Mais c'est des éléments que je souhaite de façon sérieuse, qui sont documentés et qui valent la peine d'être explorés, à mon avis.

2145 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Ça m'éclaire. Je suis content d'avoir posé cette question-là et de votre réponse.

2150 Peut-être une dernière question que j'ai pour vous. C'est concernant votre préoccupation sur le refuge acoustique dans l'estuaire moyen du Saint-Laurent, peut-être plus globalement dans l'habitat essentiel du béluga aussi. Comment vous faites ou comment vous percevez l'arbitrage entre le trafic maritime au sens large, là, pas le trafic maritime spécifiquement au port de Gros-Cacouna, mais le trafic maritime au sens large dans le Saint-Laurent, versus les activités de dragage prévues pour les 10 prochaines années avec le projet qui est proposé?

2155

**M. DUANE BOISCLAIR :**

2160           Merci. La question est vraiment bonne parce que je pense que c'est l'élément central, là, on parle de pollution sonore ici, que ça soit celle qui est causée par les travaux, donc précisément ce qui est question ce soir, mais de façon générale après ça le résultat de cette ouverture-là qui est permise, donc dans le fond, pour avoir plus de bateaux ou du moins des bateaux avec des tonnages différents, avec des tirants d'eau différents.

2165           L'Université du Québec en Outaouais est en train de procéder à travers certains départements à une cartographie des sons sous-marins de l'ensemble de l'estuaire, du fjord, voire du golfe. C'est des modélisations en 3D qui sont des outils qui vont pouvoir être utilisés autant par le milieu de la science que le milieu politique, économique, dans le futur pour mieux comprendre l'aspect de la présence de machinerie humaine, donc jusqu'aux bateaux tout simplement, là, dans ces milieux-là.

2170           Je ne sais pas qu'est-ce qui s'en vient devant nous pour les prochaines 5, 10, 15, 20 ans, à savoir comment on va prendre les résultats de cette cartographie-là, cette modélisation-là, et puis convenir après ça donc de changements de cap de décision pour permettre entre autres potentiellement des refuges acoustiques, comme celui qui existe présentement dans la baie Sainte-Marguerite dans le fjord du Saguenay.

2180           Mais une chose qui est certaine, c'est que moi en ce moment le *clash* que je ressens, c'est la pression qui est mise par certains milieux qui investissent finalement de l'argent et qui ont en tête encore plus d'investissements pour le port de Cacouna spécifiquement, et qui donc demandent, ou du moins voient une logique super cohérente – et moi aussi je la vois, là, il y a quelque chose de très évident – à donner accès au port aux types d'embarcations qu'eux ont de besoin, donc par le dragage.

2185           Alors qu'autant ces travaux-là, qu'on sait, ont des impacts pour la pollution sonore lors des travaux, que dans le fond, toute l'activité qui est liée à elle et qui s'en suit, va probablement être démontrée dans les prochaines années comme étant quand même intense et est trop intense sur un milieu qui a besoin de silence, qui a besoin de douceur.

2190 Puis en ce sens-là, bien, moi, personnellement, si j'étais un investisseur, je serais très nerveux par rapport à l'idée des projets en ce moment pour le port de Gros-Cacouna parce que j'y vois une évidence qu'il va y avoir beaucoup de frein dans les prochains arrêts, voire même le frein naturel qui est la sédimentation qui a lieu sur la rive sud de l'estuaire, pour des activités commerciales.

2195 Alors, je suis surpris de voir que le milieu de l'investissement n'est pas frileux, mais du moins n'a pas comme plusieurs boutons qui allument sur le panneau à savoir qu'il y a peut-être des alternatives qui pourraient être choisies de port en eaux profondes ailleurs en utilisant par exemple le transport ferroviaire s'il y a un besoin spécifique de différents produits, de vrac ou autres qui doivent être déplacés pour être amenés après ça en importation ou en exportation.

2200 Donc, en ce sens-là, moi, je pense que la science n'avance pas de façon favorable à l'utilisation du milieu de la zone autour du port de Cacouna, dans le sens qu'on va avoir des évidences qui vont apparaître de plus en plus dans les prochaines années qui vont probablement nous faire proposer des reculs par rapport à l'utilisation des lieux.

2205 Puis je suis vraiment content que le BAPE ce soir et dans tout son processus permette de pouvoir regarder ces choses-là, et va le faire à chaque prochaines étapes aussi qui sont à venir, là, c'est-à-dire d'autres phases de dragage ou autres travaux sur le milieu portuaire.

2210 **LE PRÉSIDENT :**

Excellent. Merci de votre contribution, Monsieur Boisclair, et de nos échanges fructueux également. Je vous souhaite une belle fin de soirée.

2215 **M. DUANE BOISCLAIR :**

Merci, à vous-même.

2220

---

**MOT DE LA FIN**

---

2225

**LE PRÉSIDENT :**

2230

Merci. Au revoir. Donc, je ferme officiellement le registre. Et ceci met fin à la deuxième partie de l'audience publique sur le programme de dragage d'entretien au port de Gros-Cacouna.

2235

Nous vous rappelons que vous pouvez consulter les documents déposés et les transcriptions des séances, disponibles dans une semaine au bureau et sur le site Web du BAPE. Pour ceux et celles qui n'auraient pas de connexion à Internet, il est possible d'accéder à la documentation relative au projet à partir du bureau administratif de Cacouna.

2240

Toutes les Webdiffusions des séances publiques sont également disponibles sur le site Web du BAPE et la page Facebook du BAPE.

2245

Les personnes désirant exercer leur droit de rectification par écrit auront jusqu'au 10 décembre 2024 pour le faire. Si vous n'êtes pas en mesure de respecter ce délai, veuillez en faire part à madame Annie St-Gelais, coordonnatrice de la commission.

2250

À défaut de le faire, la commission pourrait décider de ne pas l'accepter. La commission d'enquête poursuit ses travaux et le rapport sera déposé au ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs au plus tard le 28 février prochain. Le ministre disposera de 15 jours pour le rendre public.

Parallèlement aux travaux de la commission d'enquête du BAPE, le ministère responsable de l'Environnement procède à sa propre analyse environnementale. C'est à la lumière de ces deux rapports que le ministre fera sa recommandation au Conseil des ministres. La décision d'autoriser le

projet, de l'autoriser sous certaines conditions ou de ne pas l'autoriser appartient au Conseil des ministres.

2255

Nous tenons à remercier les personnes qui se sont intéressées à nos travaux, qui y ont participé en posant des questions, en déposant un mémoire, un commentaire, ou qui se sont exprimées en séance publique. Vous avez permis à la commission de mieux comprendre vos préoccupations.

2260

Nous remercions également les personnes-ressources et l'initiateur du projet pour leur collaboration à cet exercice démocratique. Merci à l'équipe de la commission d'enquête.

2265

Et finalement, merci à toutes les personnes du BAPE à distance qui ont rendu possible la réalisation de cette audience publique : Virginie Begue, Delphine Deguise, Pierre Dufour, Marie-Eve Gendron, Karine Fortier, Raphaël Sioui. Merci. Merci également à Pascal Giard, Caroline Dubé, et Carl Huard pour la sonorisation, ainsi qu'à Laëtitia Desmars pour le travail de sténotypie.

2270

Merci à tout le monde. Et je vous souhaite une belle fin de soirée.

---

**SÉANCE AJOURNÉE**

---

2275

Je soussignée, LAËTITIA DESMARS, sténographe officielle, certifie sous mon serment professionnel que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription des fichiers numériques enregistrés hors de mon contrôle et qu'elle est au meilleur de la qualité du procédé d'enregistrement alors utilisé.

2280

ET J'AI SIGNÉ :



---

Laëtitia Desmars, s.o.