

Audience publique

Programme décennal de protection des infrastructures du ministère des Transports face aux aléas côtiers au Bas-Saint-Laurent, en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine

Première partie de l'audience

Première séance

Étaient présents : Antoine Morissette, président
Stéphanie Dufresne, commissaire
Linda St-Michel, commissaire

Séance tenue le 20 mai 2026 en soirée

Lieu de l'audience publique

Club de golf l'Empress
365, rue du Golf Adresse
Rimouski (Québec)
et via webdiffusion

Autres lieux de participation en direct

Salle le Moussaillon de l'Auberge du Port	Salle Mathurin-Bourg de l'église Saint-Joseph	Hôtel de ville de Petite- Vallée
40, chemin Principal Cap-aux-Meules (Québec)	764, boulevard Perron Carleton-sur-Mer (Québec)	45, rue Principale Petite-Vallée (Québec)

Le présent texte est une transcription des échanges et interventions qui se sont tenus lors de la séance publique. En cas de disparité entre cette transcription et l'enregistrement audiovisuel, ce dernier prévaut.

Table des matières

Mot de la présidence	1
Présentation des requêtes	4
Présentation de l'initiateur du projet.....	10
Pause.....	16
Période de questions	17
Joël Marquis, citoyen.....	17
Jean-Claude Plourde, pour Solidarité Gaspésie	30
Yv Bonnier Viger, citoyen	35
Hélène Chevrier, citoyenne	44
Julia Santos Silva, accompagnée de Patrick Morin, pour le Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent	52
François Gauthier, pour l'Association des sports de vents des Îles	60
Francine Lapierre, citoyenne.....	63
Pause.....	65
Maxime Esther Bouchard, citoyenne.....	65
Alexandre Richard, citoyen	68
Liliane Potvin, citoyenne.....	72
Joël Marquis, citoyen.....	82
Mot de la fin	85

Mot de la présidence

Antoine Morissette

Alors bonsoir à toutes et à tous. Je vous souhaite la bienvenue à la première partie de l'audience publique sur le programme décennal de protection des infrastructures du ministère des Transports face aux aléas côtiers, au Bas-Saint-Laurent, en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine. Bienvenue également aux personnes présentes dans nos autres lieux de participation à Cap-aux-Meules, à Carleton et à Petite-Vallée. Je salue également les personnes qui nous suivent sur notre site Web.

Je me présente : Antoine Morissette, membre du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le BAPE, et j'ai le privilège de présider cette commission d'enquête. Je suis accompagné de mes collègues, madame Stéphanie Dufresne et madame Linda Saint-Michel. Voici certains autres membres de l'équipe de la commission. À ma gauche, les analystes madame Léa Harvey et monsieur Charles Drouin-Lavigne. À la table d'accueil à l'arrière, madame Kim Maloney, coordonnatrice du secrétariat de la commission, ainsi que monsieur Patrick Fournier que vous venez d'entendre, qui est conseiller en communication.

J'invite la porte-parole de l'initiateur du projet à se présenter et à faire de même pour les membres de son équipe. Madame Moisset, à vous la parole.

Sophie Moisset

Bonsoir, Sophie Moisset, donc porte-parole du ministère, je suis la chargée de projet au sein du ministère des Transports pour le programme décennal d'intervention. Je te laisse la parole Jonathan.

Jonathan St-Laurent

Oui, bonjour, Jonathan St-Laurent, ministère des Transports.

Gabriel Simard-Johnson

Oui, bonjour, Gabriel Simard-Johnson, je suis directeur de la coordination et des relations avec le milieu pour le ministère des Transports.

Antoine Morissette

Bienvenue à vous trois. Maintenant, permettez-moi de vous présenter les personnes-ressources qui participeront à l'audience publique. Je vais appeler vos organismes ou ministères puis vous pourrez vous présenter par la suite. Alors en salle, nous avons le Bureau de projets en érosion et submersion côtières.

Laurie Desrosiers-Leblanc

Bonsoir, Laurie Desrosiers-Leblanc, Bureau de projets en érosion et submersion côtières.

Antoine Morissette

Maintenant le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs.

Jonathan Roger

Bonjour monsieur le président, Jonathan Roger, chargé de projet à la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques. Au cours de cette audience, j'agirai comme porte-parole pour le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. Le Ministère a réuni une équipe d'experts pour répondre aux questions de la commission aujourd'hui. Je suis accompagné en salle de monsieur Vincent Villeneuve, biologiste et chargé de projet à la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques. Sont également présents à distance pour amener des précisions, monsieur François Delaître, chef d'équipe des projets de stabilisation de berges à la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques, et madame Lila Gagnon-Brambilla, biologiste à la Direction de la gestion de la faune pour la région de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine.

Antoine Morissette

Parfait, merci beaucoup, maintenant on va aller vers le ministère de la Santé et des Services sociaux.

Joanne Aubé-Maurice

Oui, bonjour. Alors moi, c'est Joanne Aubé-Maurice. Je suis à la Direction de la santé publique du Bas-Saint-Laurent, CISSS du Bas-Saint-Laurent, puis, je suis accompagnée à distance de mon collègue Pierre-Olivier Morissette qui est présent pour Gaspésie-les-Îles, la Direction de la santé publique.

Antoine Morissette

Parfait.

Joanne Aubé-Maurice

Merci.

Antoine Morissette

Merci, bienvenue. Le ministère de la Sécurité intérieure.

Hugo Martin

Oui, bonjour, Hugo Martin, directeur général de la Sécurité civile et de la Sécurité incendie pour le Bas-Saint-Laurent. Je suis également accompagné de monsieur Étienne Bachand, conseiller en gestion des risques du ministère de la Sécurité intérieure.

Antoine Morissette

Merci, bienvenue à vous deux. Et maintenant, et finalement, Pêches et Océans Canada.

Céline Duluc

Bonjour, Céline Duluc, c'est ça ministère des Pêches et Océans Canada, je suis biologiste à la protection du poisson et de son habitat. Je suis accompagnée de ma collègue en ligne Catherine Laurian.

Antoine Morissette

Merci beaucoup, bienvenue. La commission d'enquête a également convoqué des personnes-ressources qui pourraient répondre par écrit à ses questions. Vous voyez actuellement la liste à l'écran. Je vais vous les nommer rapidement, donc Environnement et Changements climatiques Canada, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, le ministère des Ressources naturelles et des Forêts et finalement le ministère du Tourisme.

Voici le mandat qui nous a été confié par le ministre responsable de l'Environnement. Je vous lis un extrait de sa lettre : « je donne le mandat au BAPE de tenir une audience publique concernant le programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures face aux aléas côtiers dans le contexte des changements climatiques sur le territoire du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, par le ministère des Transports et de la Mobilité durable, et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite. Le mandat du BAPE débutera le 19 mai 2026 ». Comme la durée maximale d'une audience publique est de quatre mois, nous déposerons notre rapport au ministre au plus tard le 18 septembre 2026.

Il importe en premier lieu de préciser certains éléments clés. D'abord, le rôle du BAPE consiste à éclairer la prise de décision gouvernementale. Il n'a pas le pouvoir d'autoriser ou non le projet. Ensuite, la *Loi sur la qualité de l'environnement* nous accorde en tant que commissaires les pouvoirs et l'immunité des commissaires nommés en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquête*. Également, nous examinerons le projet dans une perspective de développement durable qui repose sur les principes de la *Loi sur le développement durable* et qui englobe les aspects écologique, social et économique.

Concernant l'audience publique, elle se déroulera en deux parties. La première, qui débute aujourd'hui, vous permet de poser des questions sur le projet. Nous avons invité l'équipe de l'initiateur et des personnes-ressources de différents organismes et ministères pour qu'ils répondent à vos questions et aux nôtres. La deuxième partie, qui se tiendra dans quelques semaines, vous permettra de donner votre point de vue sur le projet verbalement ou par écrit. Si vous avez l'intention d'y participer, je vous invite à le signifier dès que possible. C'est à partir des confirmations de participation que nous planifierons les arrêts de la tournée de consultation de la deuxième partie. Pour plus d'information sur les modalités de participation et pour faire connaître votre intérêt, rendez-vous à la table d'accueil à l'arrière ou sur le site Web du BAPE.

Revenons maintenant à la séance de ce soir. Afin d'assurer le bon déroulement des séances publiques, les échanges devront se faire dans le respect et la courtoisie. Toutes les questions comme les réponses doivent m'être adressées. Je dirigerai les questions aux personnes concernées. Il n'y aura pas d'échanges directs entre le public et les différents intervenants de l'équipe de l'initiateur ou des personnes-ressources. Pour les questions posées par mes

collègues commissaires, les porte-parole sont invités à leur répondre directement. Je vous demande d'éviter les préambules et il sera interdit de commenter les réponses obtenues. Comme toutes les séances sont enregistrées et retranscrites, je demanderai aux personnes appelées à intervenir de se nommer chaque fois qu'elles prendront la parole. Les réponses nécessitant des vérifications supplémentaires devront être déposées dans un délai maximal de 48 heures et seront rendues publiques sur le site Web du BAPE. Je tiens à souligner que vos questions sont importantes. Elles contribuent à enrichir notre réflexion et peuvent éclairer l'analyse que nous ferons du projet et de sa justification.

Également, dans l'optique de permettre aux personnes intéressées de se faire une idée concrète des sites visés par le programme, la commission a demandé au ministère des Transports et de la Mobilité durable d'organiser une visite publique du site, merci. Elle aura lieu demain en fin de journée. Le point de rendez-vous est à 16 h ici au club de golf l'Empress. Il reste encore 15 places. Alors si cela vous intéresse, nous vous invitons à vous inscrire en remplissant le formulaire qui se trouve dans notre site Web ou encore en vous adressant à madame Maloney ou à monsieur Fournier à l'arrière à la table d'accueil. Il faut savoir que la visite se fera sur la grève, alors prévoyez un habillement en conséquence.

Revenons au déroulement de la séance de ce soir. Dans un instant, j'inviterai les personnes qui ont demandé la tenue de cet examen public à énoncer brièvement les motifs de leur demande. Après quoi, l'initiateur fera une présentation de son projet d'une durée de 20 minutes. Nous prendrons ensuite une pause de 20 minutes également, durant laquelle vous pourrez vous inscrire au registre pour poser des questions à la commission. Le registre en salle ici est situé à la table d'accueil dans la salle du lieu où vous êtes, que ce soit à Rimouski ici, à Cap-aux-Meules, à Carleton ou encore à Petite-Vallée. Pour les personnes qui nous suivent en ligne, je vous inviterai à remplir le formulaire qui se trouve dans notre site Web ou à nous téléphoner, les coordonnées apparaissent à l'écran. Au retour de la pause, j'appellerai les participants et participantes à tour de rôle. Ils pourront poser une seule question par intervention et se réinscrire s'ils le désirent et si le temps évidemment le permet.

Présentation des requêtes

Antoine Morissette

J'invite maintenant les requérantes et requérants à résumer les motifs de leur demande. Je vous demande d'être bref, donc essentiellement de répondre à la question pourquoi vous avez fait une demande d'examen public. J'invite ici en salle, monsieur Patrick Morin. Bonsoir et bienvenue, monsieur Morin. Nous vous écoutons et vous pouvez mentionner également les organismes que vous représentez.

Patrick Morin

Effectivement. D'accord, merci. Bonjour, j'agis aujourd'hui à titre de porte-parole pour les organismes suivants : le comité ZIP pour Zone d'Intervention Prioritaire des Îles-de-la-Madeleine, le Comité ZIP de la Gaspésie, le Conseil régional de l'environnement des Îles-de-la-Madeleine, aussi appelé Attention Fragîles, et le Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent, dont je suis le directeur général. Nos organisations sont toutes requérantes de la présente audience et je vous présente ici un résumé de nos motifs communs.

Comme vous le savez, nos organisations ont une mission et des mandats comportant plusieurs points communs, portant notamment sur la protection, la restauration, la conservation, la mise en valeur de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent, ses habitats côtiers, sur l'adaptation des communautés côtières et des écosystèmes aux changements climatiques, ainsi que la promotion de la connaissance du Saint-Laurent. Plusieurs enjeux concernant le Saint-Laurent présentent une portée interrégionale et nos organismes collaborent régulièrement, comme par exemple lors de l'organisation du Forum interrégional sur les risques côtiers, tenu en 2024, on avait eu près de 200 personnes. Nous portons une conviction, l'adoption d'une approche concertée multi-palier et intersectorielle constitue une réelle valeur ajoutée pour la recherche et l'analyse des solutions, et ce, tout au long du processus décisionnel. Pour nous, une telle approche est essentielle puisqu'elle permet d'intégrer et de valoriser les dimensions environnementales et sociales au même titre que les considérations économiques et techniques.

Après l'examen du dossier en ligne et la séance d'information, nos organisations conviennent de l'importance de la tenue d'un examen public du programme décennal. Les CRE du Bas-Saint-Laurent et des Îles ont suggéré qu'il soit réalisé sous forme de consultation ciblée. Bien que la zone d'étude soit vaste, les organismes reconnaissent que le programme décennal porte principalement sur une démarche d'analyse de solutions. La théorie qui sous-tend l'approche privilégiée est certes scientifiquement rigoureuse et les impératifs liés au contexte des changements climatiques y semblent être adéquatement pris en compte.

Notre demande s'appuie sur de multiples préoccupations que je vous résume de la façon suivante. Il y a l'incertitude sur les techniques d'intervention. On craint que le programme décennal, tel que proposé, n'oriente trop rapidement les interventions vers des solutions rigides comme les murs et les enrochements, au détriment des solutions souples, des recharges de plages, végétalisation ou du génie écologique. Or plusieurs organisations travaillent actuellement au développement des solutions souples émergentes qui, bien qu'elles ne soient peut-être pas encore au point, pourraient l'être au cours de la mise en œuvre du programme décennal. Il apparaît également essentiel qu'un mécanisme participatif d'analyse des solutions soit réfléchi et élaboré conjointement avec les acteurs/actrices concernés.

Ensuite, il y a des impacts sur les écosystèmes côtiers. Nous craignons que les travaux prévus ne perturbent de manière irréversible la biodiversité locale, notamment les zones de reproduction d'espèces marines et la dynamique sédimentaire naturelle. Enfin, le décalage entre les habitats visés pour la compensation et les habitats perturbés par les travaux. L'étude d'impact du MTMD prévoit que la compensation pour la destruction d'habitats côtiers situés en milieu marin soit davantage au large.

En terminant, je tiens à préciser que la présente demande d'examen public du programme décennal ne constitue en aucun cas un désaveu du travail réalisé à ce jour. Cette demande s'appuie plutôt sur le constat que les interventions pour chaque site n'étant pas définies en amont du processus d'évaluation environnementale, il demeure essentiel de préserver la possibilité de recourir à des mécanismes participatifs, incluant le BAPE. Merci de votre écoute.

Antoine Morissette

Un grand merci à vous, monsieur Morin. J'en profite pour vous signaler qu'à partir du moment où les requêtes ont été lues devant la commission, elles deviennent publiques et l'identité également des requérants devient par le fait même public. Donc vous pouvez accéder à l'ensemble des requêtes que vous nous avez présentées sur le site Web du BAPE. Ce sera le cas également pour les prochains intervenants. Donc merci, bonne soirée monsieur Morin. Nous allons nous déplacer vers les Îles-de-la-Madeleine pour une prochaine requérante qui est à la salle de Cap-aux-Meules, donc c'est madame Hélène Chevrier.

Hélène Chevrier

Oui, bonsoir. Je ferai pas lecture comme telle de la demande puisqu'elle est accessible sur le site, mais je vais essayer de résumer le plus succinctement possible. On nous avait demandé deux minutes, alors je vais essayer de m'en tenir à cela. Et ce soir, je porterai l'attention sur le secteur des Îles-de-la-Madeleine seulement. Pour dire qu'ici, la presque totalité des sites d'intervention projetés par le programme, soit 50 des 54 sites qui concernent les Îles-de-la-Madeleine, se situe sur des cordons dunaires, des milieux étroits, enserrés entre la mer et les lagunes. Et ces bandes de sable servent d'habitat naturel pour une diversité d'organismes vivants. Mais cet écosystème dynamique par nature donne du fil à retordre au ministère des Transports depuis longtemps. C'est dans les années 50 qu'on a construit des jetées, des ponts, des routes pour permettre la circulation routière d'île en île. Avant, on traversait avec des petits bateaux. Une vingtaine d'années plus tard, plusieurs tronçons ont dû être déplacés et reconstruits en plus solides pour assurer la continuité routière. Aujourd'hui, l'érosion côtière est palpable. Le recours à l'enrochement et autres infrastructures rigides s'est intensifié ces dernières années. Pourtant, déjà, des bouts de tronçons enrochés doivent être déconstruits et seront refaits cette année. Des sections de route ont été élargies et rehaussées et autres interventions. Donc, vouloir fixer le trait de côte, stabiliser les sables, élever des barrières contre la mer, est-ce que ce sont des solutions durables? Par le programme décennal soumis, il m'apparaît imprudent, voire périlleux. Quatre choses, de s'aventurer dans une démarche avant d'avoir jeté un regard critique sur les impacts écologiques et environnementaux des ouvrages ou outils mis en place par le passé ou mis à l'essai ces dernières années. De ne pas tenir compte des impacts prospectifs des changements climatiques sur un horizon d'au moins 30 ou 50 ans. Un intervalle de 10 ans, un programme décennal, c'est bien peu au regard des changements climatiques. Troisièmement, d'entraîner les autorités publiques dans une escalade vertigineuse de besoins récurrents, de protection, au coût écologique, matériel, financier démesuré. Quatrièmement, de se priver des connaissances locales et de faire fi de l'importance de la participation citoyenne.

En faisant la demande, je souhaite que cet examen public permette d'amorcer dans le contexte des changements climatiques une véritable réflexion sur l'avenir de nos infrastructures routières. Comment, aux Îles, pourrions-nous maintenir, d'île en île, des déplacements sécuritaires tout en respectant la délicatesse des écosystèmes d'une aire? Voilà, merci.

Antoine Morissette

Merci beaucoup, madame Chevrier, pour votre présentation, merci de vous joindre à nous. Donc je vous souhaite une belle séance. Nous allons aller maintenant vers une prochaine requérante

qui est en ligne. Il s'agit de madame Maxime Esther Bouchard. Donc si elle est avec nous par vidéoconférence, nous l'accueillons pour la présentation de sa requête. Alors, madame Bouchard? Donc il semble avoir un problème technique avec madame Bouchard, donc on va passer au prochain intervenant... Je vous demande un petit moment, juste valider que tout est correct, bon.

Donc on va passer à un prochain requérant, monsieur Mario Heppell, qui est également à distance. Donc bonsoir, monsieur Heppell. Si vous êtes connecté, nous vous accueillons avec plaisir. Il semble y avoir peut-être des problèmes techniques avec la connexion à distance. J'ai encore des options. Prochaine option, c'est une salle.

Mario Heppell

Oui, je l'ai.

Antoine Morissette

Parfait, monsieur Heppell est arrivé.

Mario Heppell

J'avais pas accès, là je l'ai là.

Antoine Morissette

Bon, excellent. Bien, monsieur Heppell, bienvenue tout d'abord. Merci beaucoup d'être avec nous. Donc vous êtes requérant pour la présente audience publique donc à vous la parole pour nous présenter les motifs de votre requête.

Mario Heppell

Je suis requérant effectivement, mais à titre personnel, dans le sens que je suis quelqu'un qui, ça fait 40 ans que je travaille dans le domaine de la stabilisation, de l'adaptation des côtes aux changements climatiques puis ça, donc le motif principal c'est d'abord, en partant c'est le plus important investissement d'argent public en lien avec l'adaptation aux aléas associés aux changements climatiques. On parle ici de plusieurs milliards de dollars qui vont requérir une attention toute particulière étant donné qu'il servira certainement de cas-école pour bien des professionnels qui seront formés au cours des deux ou trois prochaines décennies. Aussi, il fera l'objet de suivis de toutes sortes, environnemental, social, économique, financier, les universités ont plein d'imagination pour en trouver, et des suivis qui pourraient être faits, qu'ils examineront sous toutes ses coutures. Il serait tout à fait souhaitable dans ce cas-là d'en faire un projet dont les Québécois seront fiers. Par le fait même, les contribuables québécois sont en droit de s'attendre à ce que les autorités conçoivent les interventions les plus optimales, minimisant les impacts sur les milieux naturels et humains. Une autre chose, c'est que ce programme gouvernemental d'intervention présente à mon avis, à mon avis, mais aussi sur la base de mon expertise dans le domaine, de sérieuses lacunes méthodologiques dues au fait que l'on tente d'introduire une étude d'impact au sein d'une évaluation environnementale stratégique sectorielle et régionale, et ce, d'autant plus que ce dernier outil qui est l'évaluation environnementale stratégique sectorielle et régionale, qui est tout nouveau, n'a pas encore été présenté en termes méthodologiques justement. Mais de toute manière cette façon de faire fait

en sorte que les données de caractérisation du milieu d'insertion du programme sont toutes des données secondaires. Or, lors de toutes les études d'impact réalisées jusqu'à présent au Québec, il y a toujours eu des visites de terrain pour examiner la présence ou non d'éléments essentiels ou de composantes particulières d'intérêt, afin de permettre d'en évaluer les impacts de la façon la plus réaliste possible. Normalement, les analystes, autant de l'Environnement et de la Faune, ainsi que ceux des ministères fédéraux tels que le MPO, l'Environnement Canada, Parcs Canada, etc., veillent au respect des exigences méthodologiques en termes d'inventaire et de caractérisation, c'est-à-dire au niveau des méthodes, techniques, procédures, effets, efforts minimaux, l'appliquer et périodes optimales d'inventaire de travail là-dessus. Tout ça fait en sorte que les impacts, même potentiels, ne sont pas évalués précisément. Là, on va donner une autorisation générale sur un programme qui n'est pas défini encore au niveau des interventions à chacun des endroits, ce qui fait qu'il va avoir des droits des citoyens qui vont être bafoués là-dedans parce qu'ils savent même pas en ce moment si les impacts liés aux éventuelles acquisitions de terrain, que l'on appelle communément les expropriations dans le monde des acquisitions, c'est nommé par le ministère des Transports, mais on sait que c'est des expropriations. Donc, on ne sait pas encore où va être, puis les gens, étant donné que les audiences publiques vont se présenter là, ils savent même pas s'ils sont impactés, à quel niveau, puis quelle importance, puis ils pourront jamais se prononcer, puisque tout de suite après, ça va être des demandes en fonction de l'article 22, puis il n'y a pas d'audiences publiques dans ces cas-là.

C'est ça. Donc il y a des sérieuses lacunes de ce côté-là, puis au niveau de la requête que j'ai présentée, il va avoir d'autres points que les gens pourront prendre connaissance dans le document que j'avais déposé. C'est ça.

Antoine Morissette

Je vous remercie beaucoup, monsieur Heppell. Effectivement, votre requête sera rendue publique dans son intégralité, les gens pourront la consulter. Donc, merci beaucoup, je vous souhaite également une belle séance. Je vais faire une deuxième tentative avec madame Maxime Esther Bouchard, valider si la connexion est possible.

Non, on m'indique qu'il y a toujours un problème technique pour la connexion, donc nous allons aller vers la salle de Petite-Vallée avec monsieur Jean-Claude Plourde et monsieur Yv Bonnier Viger. Bonsoir à vous deux Messieurs, donc à vous la parole pour présenter brièvement les motifs de votre requête et également présenter les organismes que vous représentez.

Yv Bonnier Viger

Alors bonsoir, alors moi je suis un résident de Côte-de-Gaspé comme requérant et puis je me suis joint à Solidarité Gaspésie qui est représentée ici par Jean-Claude. Donc ce que je vais présenter c'est au nom des deux.

Alors nous aimerions d'abord manifester notre appui au programme décennal de protection des infrastructures. Il permettra aux promoteurs de réparer et de construire, au besoin, des ouvrages de protection des liens routiers le long des côtes du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine avec célérité et flexibilité. Le programme décennal a deux composantes, l'entretien des infrastructures existantes et la construction de nouvelles infrastructures pour

répondre à de nouvelles problématiques d'érosion ou de submersion. Les travaux d'entretien ne posent généralement pas de problème. Il en est autrement avec les travaux de construction. Ils peuvent avoir un effet sur le paysage, la configuration du territoire, son aménagement et parfois des déplacements d'autres infrastructures ou constructions existantes. Dans ce cas, la proposition de consultation du promoteur nous semble insuffisante. Les sondages et questionnaires, principalement sur le Web, ne permettent pas à la communauté de s'approprier des changements envisagés. La cohésion sociale est essentielle au maintien de la santé et au bien-être de la communauté et de chacun de ses membres. Elle se construit à travers une conversation soutenue et engagée et sur une délibération entre les décideurs et les citoyens sur les conditions environnementales dans lesquelles la communauté vit et se développe. Face à des changements envisagés, une véritable consultation participative est essentielle pour nourrir cette cohésion sociale.

Notre demande est que cette audience du BAPE se penche sur les mécanismes de consultation proposés par le promoteur. Avant toute décision, la problématique et les solutions qu'on peut y apporter doivent être discutées en assemblée avec les citoyens et les citoyennes. Les institutions et organisations des communautés concernées devraient aussi être invitées à participer à cet échange. Ensuite, avant le début des travaux. La solution retenue par le ministère du Transport devrait être présentée à la communauté. Enfin, les rapports de suivi et d'évaluation de la nouvelle construction doivent être facilement accessibles dans la poursuite d'un dialogue continu entre le promoteur, les citoyennes et les citoyens et les communautés. Alors, Solidarité Gaspésie est un regroupement citoyen, autonome et non partisan qui œuvre pour un développement respectueux, viable et écoresponsable du territoire gaspésien et des communautés qui l'habitent et dans une perspective de développement régional, nous valorisons la solidarité, la diversité, l'équité, la justice et l'innovation pour améliorer notre vivre-ensemble et renforcer notre capacité d'agir dans les champs sociaux, environnementaux, économiques et de gouvernance. Merci beaucoup.

Antoine Morissette

Merci à tous les deux, je vous souhaite également une belle séance. Nous poursuivons, maintenant je vais me tourner du côté de monsieur Alexandre Richard qui est également à distance. Donc même principe, monsieur Richard, je vous demande de résumer brièvement les motifs de votre requête.

Alexandre Richard

Bonsoir, est-ce que vous m'entendez bien?

Antoine Morissette

Oui, bonsoir monsieur Richard. On vous entend très bien et on vous voit également.

Alexandre Richard

Excellent! Donc, je vais y aller avec un résumé de ma requête. Suite aux observations passées du dossier, les motifs de ma requête sont : les interventions projetées sur les sites prioritaires sont susceptibles d'engendrer des répercussions environnementales, sociales et économiques dites extraterritoriales sur les autres routes et/ou territoires publics/privés. Cette route est une

infrastructure qui influe inévitablement les modes d'utilisation des routes qui ne sont pas sous la responsabilité du ministère. En tant qu'utilisateur saisonnier de cette route, j'ai un intérêt particulier pour le milieu touché. Je suis préoccupé par le peu d'options de mobilité durable disponibles à même l'infrastructure visée par le programme. Je me pose plusieurs questions. Donc, quelle est la place du projet dans le Plan québécois des infrastructures? Le MTMD utilise-t-il les meilleures méthodes comptables compatibles avec les objectifs de décarbonation? Le MTMD et le MTQ sont-ils nécessairement contraints de passer par des parties prenantes qui structurent l'inflation?

Sur les plans économiques et environnementaux, lors des audiences, l'initiateur pourrait nous éclairer concernant les sommes projetées attribuables aux zones prioritaires afin de les comparer avec différentes solutions de rechange au projet et surtout de valider en première partie de l'audience que globalement, le projet décennal est, et j'insiste sur ces deux points, A, compatible avec les objectifs de décarbonation pour 2050 incluant la concordance de l'infrastructure actuelle avec les plans climat, et B, arrimer avec la vision zéro concernant la sécurité routière.

Autrement dit, avant d'implanter le programme proposé, la route telle qu'elle est conçue peut-elle répondre aux besoins réels projetés. Advenant à une modification structurante des modes de déplacement et/ou une limitation éventuelle des intrants énergétiques disponibles, les interventions du programme proposé risquent-elles de constituer des actifs échoués? Ces nombreuses questions de fond impliquent des enjeux à débattre collectivement avant d'investir dans le pavage bitumé ainsi que l'aménagement à grands frais des berges et des routes. Veuillez agréer mes salutations distinguées.

Antoine Morissette

Je vous remercie beaucoup, monsieur Richard, je vous souhaite également une belle séance. Écoutez, on semble avoir des problèmes techniques récurrents pour connecter madame Maxime Esther Bouchard. Tel que je l'ai mentionné, la requête sera rendue disponible donc vous pourrez en prendre connaissance dans sa totalité sur le site Web du BAPE. Nous sommes vraiment désolés de ces problèmes techniques, en espérant qu'ils puissent se régler et que Madame Maxime Esther Bouchard puisse se joindre à nous au cours de la séance pour poser des questions éventuellement.

Présentation de l'initiateur du projet

Antoine Morissette

Nous en sommes maintenant à la présentation du projet par l'initiateur donc je vous cède la parole, madame Moisset pour une vingtaine de minutes. C'est la soirée des problèmes techniques. Votre micro semble avoir un problème de lumière. Non, le micro ne fonctionne pas. Il semble clignoter. Ah, parfait. Merci.

Sophie Moisset

Est-ce que ça fonctionne? C'est bon.

Antoine Morissette

Il y avait un micro d'ouvert.

Sophie Moisset

Parfait, je vais partager ma présentation. Parfait. Donc bonsoir tout le monde, merci de vous joindre à nous ce soir pour en apprendre plus sur le programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports et de la Mobilité durable contre les aléas côtiers. La présentation va commencer par une explication de qu'est-ce que le programme d'intervention, suivie d'une discussion sur les impacts, les enjeux et les mesures de gestion. Les thématiques de la surveillance, des suivis et de la compensation seront ensuite abordées, pour finir par les coûts, les prochaines étapes et évidemment des questions.

Le programme d'intervention, qu'est-ce que c'est? C'est une nouvelle approche que l'on souhaite mettre en place au sein du ministère des Transports pour entretenir des ouvrages de protection côtière ou pour mettre en place de nouvelles mesures d'adaptation aux aléas côtiers. Pourquoi réaliser ce programme? Tout d'abord, il faut comprendre que c'est une exigence qui a été émise par le ministère de l'Environnement lors d'un décret de soustraction qui a été émis pour des travaux aux Îles-de-la-Madeleine et qui mentionnait qu'il fallait que le ministère des Transports prévoie un programme d'adaptation aux aléas côtiers aux Îles-de-la-Madeleine. Étant donné que, tout le monde le sait, il y a beaucoup de sites aux Îles-de-la-Madeleine, mais il y en a également beaucoup qui sont suivis sur le continent, le ministère des Transports a pris la décision d'étendre ce programme aux territoires du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine.

Il y a 228 sites vulnérables qui sont situés principalement le long des routes 132 et 199. Et ils ont tous des problématiques communes, que ce soit l'érosion, la submersion ou dans une moindre mesure, les glissements de terrain. Quels sont les avantages de réaliser un programme d'intervention? Tout d'abord, ça va permettre, en incluant les 228 sites, d'avoir une vision globale du réseau et donc de réaliser une planification stratégique des interventions, le tout sur un horizon de 10 ans, puisque ça va être la durée de validité du décret. Le programme va également permettre de produire une seule étude d'impact, mais qui va être à portée régionale puisqu'elle va couvrir l'ensemble du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine. Ça va être une approche intégrée et concertée, que ce soit à l'interne au sein du ministère des Transports, mais également avec les autres ministères qui sont généralement impliqués dans les études d'impact. Donc, ça va aussi être concerté à l'externe. Les interventions réalisées dans le cadre du programme devraient être accélérées, puisqu'il va y avoir une réduction de certains délais administratifs. Il va y avoir également une réduction du risque d'intervention en urgence. Ça, c'est quelque chose qui est très important pour nous au sein du ministère puisqu'on le sait, quand on va en urgence, bien souvent, on n'a pas le temps de consulter personne, il y a pas de compensation, puis la solution qu'on va installer est pas forcément réfléchie, donc il faut souvent retourner faire des correctifs.

Finalement, le programme va permettre de réduire sur le long terme la vulnérabilité du réseau routier et de prendre en compte la nature dynamique des milieux côtiers et également l'imprévisibilité des événements climatiques. Le programme va couvrir deux régions et quatre grands secteurs. Donc à l'écran, vous voyez en rouge les 228 sites vulnérables qui sont répartis

un petit peu partout sur le territoire et qui sont répartis au sein de quatre grands secteurs qui ont été choisis pour leurs caractéristiques communes. Le premier secteur, c'est le secteur du Bas-Saint-Laurent qui couvre l'entièreté du Bas-Saint-Laurent. La Gaspésie a été divisée en deux secteurs, le secteur Gaspésie-Rive Nord et le secteur Gaspésie-Baie-des-Chaleurs. Et le dernier secteur est le secteur des Îles-de-la-Madeleine.

Puisque le programme d'intervention est une approche novatrice, évidemment, cela vient avec certaines particularités. La première, c'est que le choix final de la solution n'est pas connu au moment de l'étude d'impact et où l'on se parle ce soir. Pourquoi ça? Tout d'abord parce que le programme va durer 10 ans. Donc évidemment, les sites que l'on suit vont évoluer. Donc, si on choisissait au moment de l'étude d'impact une solution, il se peut que rendu au moment de l'implanter dans le milieu, elle ne soit plus adaptée puisque le site aurait trop évolué. Également, le milieu va évoluer. On peut penser, par exemple, à l'apparition de plantes, espèces menacées, vulnérables ou susceptibles. Et évidemment, il va y avoir tout l'aspect des changements climatiques avec les tempêtes qui pourraient venir faire que les solutions choisies en 2024 au moment du dépôt de l'étude d'impact ne soient plus adaptées au site sur lequel on va intervenir. La deuxième particularité est qu'il n'y a pas eu de prise de données sur le terrain au moment de la réalisation de l'étude d'impact. Pour décrire le milieu, le ministère des Transports s'est appuyé sur toutes les données déjà rendues disponibles par les différents ministères impliqués, mais également par les différentes universités. On peut penser par exemple au projet Résilience côtière de l'UQAR, de l'Université du Québec à Rimouski. Il y a également un ajustement annuel de la planification qui va être réalisé dans le cadre du programme d'intervention. Ces ajustements, ils vont se faire en fonction des suivis qui sont réalisés annuellement sur les 228 sites suivis. Donc que ce soit des sites naturels ou des sites pour lesquels il y a déjà un ouvrage d'implanté.

Également, la planification va être revue en fonction des événements climatiques puisqu'on le sait, il y a de plus en plus de tempêtes qui frappent le territoire. À travers les 228 sites du programme d'intervention, une centaine ont été ciblés comme des sites planifiés. Donc un site planifié, c'est un site pour lequel le Ministère pourrait faire une intervention au cours des 10 ans de validité du décret. Ça ne veut pas forcément dire qu'il va y avoir une intervention. Pour les 130 autres sites inclus au programme, à moins qu'il y ait une tempête, le Ministère n'envisage pas d'intervenir sur ces sites. Finalement, le dernier point est que des autorisations environnementales vont être nécessaires pour chacun des projets qui découleront du programme. Et à ce moment, le ministère de l'Environnement pourra se positionner à savoir est-ce que le projet est adapté ou non, est-il qu'il y a des engagements particuliers à prendre en compte ou des mesures à ajouter.

Bien qu'on ne sache pas qu'est-ce qu'on va faire à chacun des 228 sites, le ministère des Transports dispose d'un portefeuille de solutions possibles. Elles sont divisées en deux grandes catégories. Tout d'abord, les mesures de gestion du territoire. On peut penser, par exemple, au rehaussement de la route ou au déplacement de la route. Et la deuxième catégorie, ce sont les ouvrages de protection côtière avec des structures rigides, des murs, des enrochements, par exemple, ou encore des techniques souples ou dites douces, comme des recharges de sédiments ou de la végétalisation. La planification au moment du dépôt de l'étude d'impact, donc en 2024, était comme suit : il y a des sites présents un petit peu partout à travers les quatre secteurs. Donc il y a 59 sites suivis au Bas-Saint-Laurent, dont 23 sont planifiés, 74 sites

suivis en Gaspésie-Rive Nord, dont 37 planifiés, 41 sites suivis en Gaspésie-Baie-des-Chaleurs, dont 15 planifiés et finalement, 54 sites aux Îles-de-la-Madeleine, dont 22 planifiés, le tout pour un total de 228 sites suivis et 97 sites planifiés. Le cheminement de projet, donc ce qui est en quelque sorte la recette que le ministère des Transports suit pour réaliser ces projets, a dû également être adapté, tout d'abord pour tenir compte des particularités, puis pour s'assurer d'obtenir toutes les informations qui sont non disponibles au moment du dépôt de l'étude d'impact.

Également, des nouveaux moyens ont été développés pour établir l'intervention la plus adaptée. Le premier, c'est une fiche descriptive de site qui a été conçue par Englobe, donc la firme qui réalise l'étude d'impact. Sur cette fiche de site, on va retrouver toutes les informations pertinentes sur le milieu. Donc, on a des informations sur le milieu social, est-ce qu'il y a un potentiel archéologique, par exemple ? On a des informations sur la géomorphologie, quel est le type de côte, le type de substrat, etc. Toutes les informations pertinentes vont être sur cette fiche qui sera mise à jour à chaque fois qu'un projet va débiter dans le cadre du programme. Le deuxième moyen, c'est un outil d'aide à la décision qui a été conçu par l'Université du Québec à Rimouski et qui, à travers deux analyses comparatives et une vaste revue de la littérature, va permettre de choisir la solution la plus adaptée au site où l'on souhaite intervenir.

Également, le cheminement de projet a été adapté selon l'ampleur des projets, puisque certains projets pris individuellement auraient normalement déclenché une étude d'impact, le ministère des Transports s'est engagé dans ces cas-là à réaliser une consultation publique pour s'assurer de venir rejoindre les citoyens. Dans cette consultation publique, on va pouvoir informer les citoyens sur le projet à venir et sur les solutions potentielles et on va consulter les citoyens sur la solution qui aura été retenue. Les modalités de la consultation publique, premièrement, c'est une consultation qui va avoir lieu très tôt dans le projet pour s'assurer de pouvoir faire des ajustements. Donc, on veut pouvoir tenir compte des commentaires et des enjeux des citoyens et être capable de les intégrer dans notre projet. La consultation va prendre la forme d'une consultation en ligne sur le site Consultation Québec. Il va y avoir une présentation PowerPoint qui va être narrée que les citoyens pourront écouter. Si besoin, il y aura toutes les coordonnées pour contacter le Ministère s'il y a questions suite à la présentation. Quand ils seront prêts, ils pourront remplir un questionnaire en ligne, lequel à la fin, il y a une section *Commentaires*, donc les citoyens pourront émettre toutes leurs préoccupations, et la consultation va être d'une durée de 30 jours, en quelque sorte pour essayer de reproduire la période d'information que le BAPE mènerait normalement dans un projet de ce type-là.

En ce qui concerne maintenant les impacts, enjeux et mesures de gestion. La méthodologie pour évaluer les impacts a dû être adaptée, tout d'abord, puisque, on le rappelle, on n'a pas de solutions au moment du dépôt de l'étude d'impact. Donc, les impacts ont été déterminés par secteur et par enjeu et on s'est rendu à des déclarations d'impact potentiel, puisqu'on ne peut pas se rendre à déclarer des impacts résiduels sans connaître la solution. Pour pallier à ce manque d'information, le Ministère a proposé plus de 80 mesures de gestion et d'atténuation qui sont générales et qui sont regroupées en 12 thèmes, qui couvrent l'entièreté d'un projet. On a, par exemple, des mesures de gestion qui vont concerner le paysage, certaines qui vont concerner la mise en chantier ou encore les communications, par exemple. Ces mesures de gestion et d'atténuation, elles sont toutes issues de documents contractuels de référence au sein du ministère des Transports que l'on utilise déjà et qu'on applique dans nos projets.

Également le ministère des Transports a pris 25 engagements qui eux aussi couvrent plusieurs aspects des projets, certains aspects sociaux par exemple, si le projet aurait normalement nécessité une étude d'impact, le ministère des Transports s'engage à venir réaliser une consultation citoyenne des aspects environnementaux, le Ministère s'assurera de mettre à jour la fiche descriptive de site à chaque fois qu'un projet va être enclenché. Ou encore des aspects plus décisionnels avec par exemple collaborer avec le Bureau de projets en érosion et en submersion côtières dans l'est du Québec.

En ce qui concerne les enjeux, certains enjeux vont s'appliquer partout sur le territoire couvert par le programme, il y en a trois, alors que certains des enjeux vont être spécifiques à certains des secteurs, il en a un pour chaque secteur. Donc si on rentre dans le détail, pour les enjeux qui s'appliquent partout sur le territoire couvert par le programme, le premier enjeu est la protection de la biodiversité liée au milieu côtier et les impacts potentiels associés à cet enjeu seraient une modification de la qualité des habitats, ou des empiétements permanents ou temporaires sur les milieux terrestres, humides ou hydriques. Le deuxième enjeu, applicable partout, est le maintien du lien entre les milieux habités et côtiers. Les impacts potentiels seraient un dérangement de la quiétude et un changement dans les habitudes de vie des communautés, ou encore des empiétements permanents ou temporaires, mais cette fois sur des propriétés privées ou publiques. Le dernier enjeu applicable partout est la coordination entre les acteurs responsables du réseau routier, et l'impact potentiel serait une difficulté de coordination des activités entre les différentes entités présentes sur le territoire. Pour venir, dès l'étape de l'étude d'impact, minimiser ces impacts, comme je le mentionnais, certaines mesures de gestion et d'atténuation ont été proposées. Par exemple, pour l'enjeu protection de la biodiversité liée au milieu côtier, on peut tout de suite mentionner de limiter la circulation de la machinerie dans l'eau ou encore de compenser les empiétements. Pour l'enjeu concernant le maintien du lien entre les milieux habité et côtier, le Ministère s'assurera de tenir compte de l'intégration du projet dans le paysage, ou encore il pourrait y avoir possibilité de déplacer les sentiers récréatifs pendant les travaux, et tant qu'il y aura une circulation accrue de camions. Pour le dernier enjeu qui s'applique partout, coordination entre les acteurs responsables du réseau routier, le Ministère s'engage à mettre à jour la planification et la programmation, à partager annuellement sa programmation avec les MRC et les Municipalités, ou encore à collaborer avec le Bureau de projets en érosion et submersion côtières dans l'est du Québec afin de faciliter la concertation.

Si on passe maintenant aux enjeux qui sont spécifiques aux secteurs, au Bas-Saint-Laurent, c'est l'enjeu maintien des activités agricoles qui est ressorti. Les impacts potentiels seraient une altération de la qualité des sols agricoles ou des pertes permanentes ou temporaires de superficie cultivable. Des exemples de mesures d'atténuation possibles seraient de recourir à un agronome, au besoin, lorsque les travaux se déroulent en zone agricole. Pour le secteur de la Gaspésie-Rive Nord, l'enjeu est la vitalité économique des localités côtières dépendantes du réseau routier. L'impact potentiel serait une perturbation des activités économiques et on pourrait penser, par exemple, à mettre en place une signalisation appropriée afin de limiter les perturbations touchant la circulation routière locale. En ce qui concerne le secteur Gaspésie-Baie-des-Chaleurs, c'est l'accès à l'eau pour la pratique d'activités nautiques qui a été retenue et les impacts potentiels seraient une perturbation des activités et des déplacements. On pourrait penser à mettre en place, lorsque possible, des accès temporaires si des travaux nécessitent de bloquer l'accès à un site. Et finalement, le dernier secteur, celui des Îles-de-la-Madeleine, l'enjeu et la difficulté associée à la réalisation des travaux pour certains types

d'ouvrages, avec des impacts potentiels concernant la difficulté de coordonner les activités entre les parties prenantes du territoire et une pression sur le milieu d'accueil. Pour essayer de minimiser cet impact, on peut informer, lorsqu'applicable, les utilisateurs du milieu au sujet des travaux à réaliser en transmettant, par exemple, l'information sur le lieu, les dates des travaux.

Également, dans l'étude d'impact, deux enjeux ont été identifiés en lien avec les Premières Nations. Il s'agit du prélèvement des ressources à des fins alimentaires et domestiques et de la conservation du patrimoine culturel et archéologique. Les impacts potentiels associés seraient une restriction ou une entrave à l'utilisation du territoire et une perturbation de lieux associés au patrimoine culturel ou archéologique. Des mesures de gestion et d'atténuation pourraient être d'éviter ou de minimiser les dérangements touchant la pêche et l'aquaculture, ou encore de prévoir la réalisation d'un avis de potentiel archéologique détaillé lorsque nécessaire.

En ce qui concerne maintenant les thématiques de surveillance, de suivi et de compensation. À l'échelle du programme, un suivi annuel va être réalisé. Ce suivi va être déposé au ministère de l'Environnement et il regroupera toutes les informations concernant les projets qui auront été réalisés dans l'année, également les empiétements qui auront découlé de ces projets et comment ils auront été compensés et il y aura aussi une synthèse des activités d'information et de consultation qui auront été réalisées. À l'échelle des projets cette fois qui découleront du programme, il va y avoir évidemment de la surveillance de chantier avec l'utilisation des guides de surveillance habituels et il va également y avoir dans certains cas des suivis de projet. Donc pour ça, un projet de recherche a été mis en place avec les universités du Québec à Rimouski et à Chicoutimi pour développer des guides de suivi qui sont spécifiques à chacun des ouvrages de protection et qui varient selon les types de côtes. Également dans ces guides de suivi, la prise en compte des changements climatiques va être un aspect important.

En ce qui concerne maintenant la compensation, lorsque le ministère des Transports réalise ses travaux et qu'il réalise des pertes sur le milieu s'il n'a pas été capable d'éviter ces pertes, il faut qu'il les compense. Donc il faut qu'il soit en mesure de venir créer ou de restaurer un habitat pour venir obtenir une perte nette, une perte à zéro en quelque sorte. La particularité dans le programme d'intervention c'est que la compensation va prendre la forme de réserves d'habitats. Donc c'est des projets qui vont être réalisés avant même que les pertes aient été faites. On a choisi des réserves d'habitats réparties à travers les quatre secteurs pour essayer d'aller compenser le plus proche possible de là où les pertes vont avoir lieu.

Pour le secteur du Bas-Saint-Laurent, deux réserves d'habitats ont été réalisées. Donc une à Saint-André-de-Kamouraska et une à Notre-Dame-des-Neiges. Il s'agit de restauration de la zone côtière. Dans les deux cas, les travaux sont déjà réalisés et on en est au suivi. Les résultats sont pour le moment très bons. En ce qui concerne le secteur de la Gaspésie-Rive Nord, le nettoyage des sites d'élevage de moules abandonnés en Baie-de-Gaspé a été retenu. En ce qui concerne la Gaspésie-Baie-des-Chaleurs, la reforestation des fonds marins au large de Bonaventure a été choisie. Les travaux devraient commencer au courant de l'automne cette année. Et si besoin, du nettoyage de sites d'élevages de moules abandonnés en baie de Cascapédia pourrait avoir lieu. Finalement, aux Îles-de-la-Madeleine, la récupération d'engins de pêche fantômes abandonnés a été le projet qui a été retenu. En ce qui concerne les coûts maintenant, l'étude d'impact à portée régionale a été attribuée à la firme Englobe pour un montant maximal de 650 775 \$ et la réalisation des différentes réserves d'habitats que je viens

de vous présenter va atteindre à peu près 3,8 millions de dollars. En ce qui concerne le programme, aucune estimation n'est disponible pour le moment, tout d'abord parce que comme je l'ai mentionné dans la présentation, la planification va évoluer en fonction des suivis et des tempêtes qui pourraient frapper le territoire. Et également, on ne connaît pas la solution qui va être installée à chacun des 228 sites. Les solutions pouvant être très variées allant de la végétalisation jusqu'à la construction d'un brise-lames, les coûts pourraient varier énormément. Ce qu'on s'attend par contre, c'est qu'il y ait une saine gestion des fonds publics puisqu'on va être proactif. Enfin, pour les projets qui découleront du programme, à ce moment-là, les coûts vont être rendus disponibles puisqu'on connaîtra la solution qui aura été choisie, et les investissements pour les deux prochaines années sont toujours disponibles sur le site Web du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Pour terminer les prochaines étapes, l'analyse environnementale par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs va se poursuivre. On vise l'obtention par la suite du décret gouvernemental pour le programme et à partir du moment où ce décret aura été obtenu, le ministère des Transports pourra commencer à obtenir des autorisations environnementales pour chacun des projets, et ce, à partir, si tout va bien, de 2027. Merci.

Antoine Morissette

Merci beaucoup, madame Moisset, pour votre présentation. Le registre est maintenant ouvert. La commission va prendre une pause de 20 minutes pour vous permettre de vous y inscrire et également pour donner le temps à nos équipes, que ce soit à Carleton, à Cap-aux-Meules ou à Petite-Vallée, d'accueillir les gens qui souhaiteraient poser des questions. Pour vous inscrire, bon évidemment, vous pouvez à la table d'accueil comme je l'ai mentionné et à l'écran, vous avez également les coordonnées du site Web et également le numéro de téléphone pour que vous puissiez vous y inscrire. Donc nous allons prendre 20 minutes et nous serons de retour ensuite.

Pause

Antoine Morissette

Alors, rebienvenue à cette séance publique. Donc, la commission va reprendre ses travaux. Donc, nous en sommes maintenant à la période de questions. Je vais appeler à tour de rôle les intervenants selon leur ordre d'inscription. Je vous rappelle quelques petites consignes d'usage. Donc, il vous est permis de poser une question par intervention. Tant et aussi longtemps qu'il y aura de la place sur le registre donc, vous pourrez vous réinscrire pour d'autres questions jusqu'à épuisement des places disponibles pour ce soir. Je vous rappelle également qu'il y aura d'autres séances, donc, il y aura des séances demain après-midi et demain dans la soirée. On m'informe à l'instant que en ligne les places ont toutes été comblées, donc nous allons poursuivre avec les différents lieux de participation.

Donc, je vous rappelle que nous avons des gens ici en salle à Rimouski, mais également des gens en salle à Cap-aux-Meules, aux Îles-de-la-Madeleine, des gens à Carleton, des gens à Petite-Vallée et également des gens, c'est ça.

Période de questions

Joël Marquis, citoyen

Antoine Morissette

Donc voilà, on va commencer avec la première intervention, il s'agit de monsieur Joël Marquis qui est ici à Rimouski. Donc, monsieur Marquis, je vous invite à l'avant. Donc, c'est tout simple, vous vous assoyez, vous appuyez sur le petit bouton rouge, la lumière devrait s'allumer puis ensuite on est là pour vous écouter. Je redirige les questions selon les personnes concernées.

Joël Marquis

Bonjour monsieur le président, madame, messieurs, bonsoir. Une question, en tout cas, on va s'organiser avec ça. Dans la question dans l'aspect du rechargement de plage, est-ce que les aspects de dire on va chercher les matériaux sur le continent ou marin, fond marin, a été évaluée?

Antoine Morissette

Très claire votre question, je vais la diriger vers madame Moisset. Je vous rappelle peut-être aussi des petites consignes pour les gens qui participent ici en avant, personnes-ressources, initiateur, de vous nommer, nommer l'organisme que vous représentez. Je comprends que l'organisme que vous représentez, le nom peut être très long, vous pouvez l'abrégier, il y a pas de problème. Également, si vous utilisez des acronymes, peut-être le définir une première fois puis ensuite vous pourrez l'utiliser pour que ça facilite l'information qu'on véhicule auprès des citoyens/citoyennes s'il vous plaît. Donc madame Moisset, à vous la parole.

Sophie Moisset

Ça fonctionne? Oui. Donc Sophie Moisset, porte-parole du ministère des Transports. Oui, en effet dans les recharges de plage le fait d'où on va aller prendre le sable pour venir le déposer sur le milieu est toujours pris en compte. Pour le moment on n'a pas le droit d'aller chercher du sable au large dans le fond. Il faut aller prendre des bancs d'emprunt sur la terre, dans le fond.

Antoine Morissette

Madame Moisset, actuellement, est-ce que vous avez déjà des bancs d'emprunt d'identifiés et auquel cas est-ce que ces bancs-là peuvent répondre aux conditions de recharge de plage potentielles? Puis peut-être une deuxième question dans la perspective de monsieur Marquis, qu'en est-il aux Îles-de-la-Madeleine puisqu'on est au courant qu'il y a certaines interventions qui ont été faites à partir de sable issu du dragage, donc peut-être ces interventions-là pourraient aider monsieur Marquis à bien saisir la provenance des différents matériaux pour la recharge sédimentaire.

Sophie Moisset

Donc Sophie Moisset, ministère des Transports, je vais laisser la parole à mon collègue Jonathan.

Jonathan St-Laurent

Bonjour, Jonathan St-Laurent, ministère de Transports. Donc, pour répondre à la deuxième question qui a été énoncée, actuellement comme on l'a mentionné, nous n'avons pas de solution élaborée pour l'ensemble des sites planifiés dans l'étude d'impact. Donc, c'est sûr et certain qu'on n'a pas identifié la source de tous les bancs d'emprunt pour chacun des sites d'intervention potentiels. Par contre, il y a déjà des études en cours qui ont été faites pour cibler des bancs d'emprunts potentiels dans certains secteurs. C'est des études qui sont à réviser de façon récurrente en fonction des besoins aussi et en fonction des types de projets qui sont en venir

Donc, si on parle de recharge de plage mineure, c'est sûr que le volume de matériaux ne sera pas les mêmes que si on parle de recharge de plage plus massive. Et encore une fois, il y a le type de matériau qui dépend très intrinsèquement du lieu où aura lieu les travaux. Donc, si on parle d'une recharge de plage aux Îles-de-la-Madeleine avec un sable très fin, on va aller chercher habituellement, on essaie de mettre en place un matériel qui est très similaire au matériel déjà en place pour éviter de créer une trop grosse différence pour minimiser les impacts justement.

Donc, on voudrait pas instaurer une recharge de plage avec un gravier très grossier aux Îles-de-la-Madeleine, alors que c'est un sable très fin parce qu'il y aurait des impacts sociaux également, des impacts écologiques sur la communauté benthique qui est en place. Donc, si on parle d'une recharge de plage qui est faite plus sur le côté nord de la Gaspésie où le matériel est souvent plus grossier, donc c'est pour ça que c'est difficile d'identifier déjà à cette étape-ci l'ensemble des bancs d'emprunt disponibles et les volumes disponibles parce que justement ça va vraiment dépendre des projets et des endroits qui vont être à élaborer dans le futur dans le cadre du programme.

Antoine Morissette

Et là je pense qu'il y a une partie de la question que vous avez oublié de répondre. Madame Moisset nous informe que l'autorisation, vous n'avez pas les autorisations pour utiliser du sable provenant du milieu marin comme monsieur Marquis le mentionnait alors que ça a été indiqué dans plusieurs de vos documents qu'il y avait des expériences ou des essais ou peu importe, où vous avez réalisé des travaux aux Îles-de-la-Madeleine à partir de sable de dragage, donc le sable comme monsieur Marquis évoque de sable qui provient donc des fonds marins. J'aimerais juste comprendre cette situation-là de, on n'a pas les autorisations, mais on l'a fait.

Jonathan St-Laurent

Oui, il y a pas de problème. En fait, c'est deux situations différentes. Présentement, aux Îles-de-la-Madeleine, nous avons souvent bénéficié des sables de dragage qui sont obtenus de la part de d'autres autorisations, de d'autres promoteurs. Exemple, on prend des dragages qui sont effectués par les Ports petits bateaux, un organisme fédéral. Eux ont obtenu des autorisations environnementales déjà pour effectuer les dragages de leur chenal pour avoir accès à leurs ports. Et nous, on récupère les sables de dragage qui ont été autorisés préalablement pour aller les recharger sur nos sites. On fait affaire également avec Mines Seleine qui ont un étude d'impact, un décret gouvernemental excusez, pour faire l'entretien du dragage de leur chenal

pour accéder à la Mines Seleine donc, on a des ententes pour utiliser du sable de dragage qui sont déposées.

Donc, les sortes de dragage qui ont été utilisés jusqu'à maintenant qui sont prélevés au large proviennent d'autorisations qui ont déjà été obtenues d'un point de vue gouvernemental. Par contre, nous sommes en démarche pour regarder la possibilité actuellement d'aller développer d'autres approvisionnements au large, mais actuellement on n'a pas utilisé nous-mêmes d'autorisations émises au nom du ministère des Transports pour des sites de recharge de plage.

Antoine Morissette

Est-ce que je comprends de votre réponse que dans le cadre du programme d'intervention, est-ce que vous avez l'intention d'intégrer ce type d'autorisation ou pas? Parce que là, ce que je comprends c'est que dans le cadre du programme, les autorisations n'existent pas, mais est-ce que vous êtes en démarche pour obtenir ce genre d'autorisation là ou c'est dans un contexte complètement différent aux Îles-de-la-Madeleine, par exemple, avec les décrets d'urgence que vous avez actuellement qui seront en cours jusqu'à la fin du mois de décembre de cette année?

Jonathan St-Laurent

Oui, je comprends bien la question. En fait, le programme vise principalement les ouvrages de protection côtière pour faire face à la submersion et à l'érosion côtière. Donc, c'est les projets qui vont être soumis dans le cadre du décret vont viser ces projets-là. L'approvisionnement au large va nécessiter automatiquement des autorisations également ministérielles ou environnementales, mais sera pas dans le cadre du programme lui-même donc vont avoir un propre processus parallèle pour faire les démarches d'approvisionnement. L'approvisionnement en matériaux pour des recharges de plage vont faire l'objet de processus environnementaux distincts, ils sont pas dans le cadre du programme.

Antoine Morissette

Parfait, merci, monsieur St-Laurent. Je fais une courte parenthèse simplement pour rétablir une information concernant l'inscription de gens qui voudraient participer en ligne. L'information qui m'avait été véhiculée, c'est qu'il ne restait plus de place et cette information-là, je m'en excuse, est erronée. Donc, il reste toujours des places. Donc, ceux qui sont avec nous, qui nous suivent sur le Web, vous pouvez toujours vous y inscrire, soit via le site Web, soit via le téléphone.

Écoutez, on est là dans une discussion autour des autorisations d'utilisation de sable provenant des fonds marins ou de sable provenant de carrières sablières ou de bancs d'emprunts. Écoutez, monsieur Roger, je vais me tourner vers vous, j'aimerais comprendre un peu cette imbrication-là, si je peux m'exprimer ainsi, d'autorisation pour les bancs d'emprunt en cas de recharge sédimentaire, puis également pour l'utilisation de sable issu de dragage. Là, j'ai comme compris qu'il y a deux réalités, la réalité du dragage de Ports de petits bateaux, puis peut-être la réalité du dragage, entre autres, on est aux Îles-de-la-Madeleine dans le contexte du chenal de la Mines Seleine. Donc, peut-être nous éclairer sur cette réalité-là des autorisations nécessaires, puis auquel cas, est-ce qu'elles peuvent être intégrées dans le programme d'intervention.

Jonathan Roger

Oui, Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Donc, effectivement, il y a deux décrets qui ont été émis pour le dragage, pour que le dragage puisse être utilisé à des fins de recharge de plage sédimentaire, de recharge de plage. Donc, en 2018, il a un premier décret qui a été émis à la Mines Seleine, l'initiateur c'est Sel Windsor Ltée, pour qu'il puisse draguer. Ce décret-là a été modifié par la suite en 2022 pour autoriser le ministère des Transports à utiliser le sable pour effectuer des recharges de plage. Donc, la première recharge de plage qu'il y a eu, qui a été revalorisée sous les géotypes qu'on entend souvent parler, les tubes qui ont été remplis de matériel qui ont été déposés sur la plage, a eu lieu en 2023. En parallèle, il y a eu effectivement un décret de soustraction qui a été émis là pour effectuer d'autres, d'autres dragages dans le cadre d'un autre projet, là, du port de petite plaisance, j'ai pas l'information devant moi, mais il me semble que c'est ça. Donc, c'est deux décrets effectivement qui sont séparés. Donc ça, c'est la première information que je peux vous donner par rapport à cet aspect-là. Le deuxième complément d'info que vous vouliez avoir c'était...

Antoine Morissette

En fait, c'est comment ça fonctionne chez vous ces autorisations environnementales qui sont données. Là, je veux bien comprendre, l'autorisation est donnée à l'initiateur du projet qui drague et non au ministère des Transports. Est-ce que c'est bien ce que j'ai compris?

Jonathan Roger

Dans ce cas-ci, c'est effectivement, c'est la personne qui draguait, donc l'initiateur.

Antoine Morissette

Est-ce que vous pouvez peut-être élaborer un peu sur cette mécanique-là parce qu'on dirait que j'ai de la difficulté à comprendre comment un décret peut être donné à un initiateur qui est responsable du dragage et qui implique aussi un autre, dans ce cas-ci un autre ministère, soit le ministère des Transports pour qu'il puisse utiliser le sable provenant d'un décret qui appartient à un autre initiateur. Je sais pas si vous comprenez un peu mon cheminement, j'ai besoin probablement d'éclairage pour mieux comprendre la réalité au niveau d'autorisation ou des décrets en fait que vous avez, qui ont été émis.

Jonathan Roger

Je vais laisser mon collègue, monsieur Villeneuve, répondre à votre question, il a un complément d'information.

Vincent Villeneuve

Oui, Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. En fait, ce qu'il faut savoir c'est que, oui effectivement, le décret est octroyé à l'entité qui procède au dragage, mais ensuite cette entité-là doit gérer ses matériaux de dragage, soit par gestion terrestre, rejet en eau libre, tout ça normalement est encadré. Par contre, une réutilisation dans un contexte comme une recharge de plage représente une opportunité de valorisation finalement de ces matériaux dragués là. Donc, en soi, c'est bien souvent, il y a une analyse qui doit s'en faire effectivement au moment des autorisations ministérielles par exemple du MTMD pour réutiliser ces matériaux-là qui

proviennent d'un intervenant externe, mais sous forme de valorisation donc voir les impacts associés à cette réutilisation-là des matériaux, notamment par exemple en termes de contamination et tout ça, on voudrait pas aller contaminer un secteur qui est exempt de contamination si ce qu'on réutilise l'est. Donc c'est une mécanique qui se fait de par opportunité finalement de ce sur quoi par exemple le MTMD pourrait mettre la main en termes de matériaux utilisables dans un contexte d'un besoin à leur niveau.

Donc c'est une mécanique qui s'organise un peu comme ça. Dans le cadre du programme, si par exemple, le MTMD, le ministère des Transport et Mobilité durable, voulait aller de l'avant avec justement l'implantation de cellules de dragage à des fins spécifiques de rechargement de plage, mais là assurément ces interventions-là devraient être traitées en procédure d'évaluation environnementale puisque ça représente une multitude d'impacts potentiels sur le milieu. Donc, en soi, en termes de programmes ça ressemble à ça, mais si un intervenant externe voulait le faire bien la, en regard des seuils d'assujettissement à la procédure d'évaluation environnementale, bien là il y a un régime d'encadrement applicable prévu à la LQE pour ces activités-là, hors MTMD par exemple.

Antoine Morissette

Donc, je comprends que c'est encadré par l'aspect valorisation des matériaux de déblais ou des matériaux de dragage. Donc, pour répondre à la question de monsieur Marquis dans le contexte de l'utilisation du sable en milieu marin expressément pour faire des recharges de plage, c'est pas possible de le faire. Dans la mesure où, il faut que ce soit de la valorisation pour un secteur qui a besoin de dragage et non un secteur qui serait identifié pour aller chercher des sédiments pour faire une recharge de plage par exemple.

Vincent Villeneuve

Oui, Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. Effectivement, il y aurait une analyse qui se ferait d'un besoin tel, d'une intervention, donc l'objectif, une analyse complète, la raison d'être de cette intervention-là, l'activité du projet de dragage à des fins de recharge sédimentaire. Et ensuite, selon l'analyse environnementale qu'il en fait, effectivement, il aurait une décision, soit du gouvernement, si l'activité est assujettie à la procédure d'évaluation environnementale ou alors du ministre. Pour ces éléments-là, mais ensuite tout dépendant du contexte, on a un golfe, il y a différentes autorisations, aussi le fédéral qui entre en ligne de compte. Donc, il y a une analyse qui se ferait dans le cas du programme comme dans lequel on se trouve en ce moment, il faudrait que cet aspect-là soit abordé dans l'étude d'impact, si le MTMD désirait aller dans cette voie-là pour la suite.

Antoine Morissette

Je vais poursuivre avec vous dans un instant madame Duluc pour Pêches et Océans Canada. Donc, ce que je comprends dans votre réponse c'est que vous avez pas l'intention d'aller dans cette voie-là qu'on vient d'évoquer, c'est-à-dire d'utiliser des sites par exemple qui seraient spécifiquement dédiés à l'utilisation de sable pour la recharge sédimentaire, mais plutôt d'utiliser de la valorisation d'un tiers qui ferait du dragage à un endroit comme vous avez mentionné-là que ce soit un chenal pour la mine ou des dragages de Port de petits bateaux où il soit.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, c'est sûr que pour le moment, on n'a pas prévu explicitement de déposer des autorisations pour faire ça. Par contre, comme le programme va durer 10 ans, on n'exclut pas qu'en parallèle, ça pourrait être quelque chose qu'on envisagerait. Comme a mentionné monsieur Villeneuve au ministère de l'Environnement, dans ce cas-là, ce sera un cheminement en parallèle des autorisations du programme. Dans le fond, on irait demander nos autorisations, puis si elles sont finalement, à la fin de l'analyse, autorisées, là, le sable qu'on aurait extrait pourrait venir être utilisé dans le cadre du programme pour recharger une plage par exemple aux Îles-de-la-Madeleine.

Antoine Morissette

Ça m'amène à une autre question. Dans le fond, si on regarde là un des tableaux où vous avez là les possibilités d'intervention selon les types de côtes, on regarde, bon là je donne un exemple là, c'est pas nécessairement, je veux pas les détailler, mais, si on prend par exemple l'enrochement, on voit que peu importe le type de côte, l'enrochement est une solution envisageable. Alors que par exemple pour la recharge sédimentaire, ça dépend toujours du type de côte, pour recharger une plage, j'imagine qu'il faut qu'il y ait une plage à l'origine. Mais ceci dit, est-ce que la disponibilité sédimentaire fait partie de ce tableau-là de possibilités ou des possibles interventions, c'est-à-dire que là vous avez pas l'évaluation de, je comprends, des bancs d'emprunt ni, comme monsieur Marquis le mentionnait, la possibilité d'aller en milieu marin pour récupérer des matériaux qui vont servir à la recharge.

Donc, est-ce que ça devient un critère d'exclusion de cette technique-là pour certaines interventions prévues? Donc, votre tableau, c'est le tableau 3.1, soit dit en passant, du PR6. Donc le tableau dans votre résumé d'étude d'impact, est-ce que cette colonne-là, elle tient compte finalement de cette disponibilité-là sédimentaire?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Dans le fond, non. À l'étape où on se parle à l'échelle du programme, elle en tient pas vraiment compte. Au début, il y avait une solution qui est la méga-recharge de plage, donc là, on parle de millions de mètres cubes de sable qui n'avaient pas été inclus au tableau puisque pour le moment, au ministère des Transports, on n'est pas capable d'obtenir assez de sable pour faire ces ouvrages. Puis finalement, dans les questions-réponses qui ont été fournies après avoir reçu les questions du ministère de l'Environnement, ça a été ajouté, mais on le sait que pour le moment on n'est pas capable de réaliser ces ouvrages-là, on les a quand même inscrits puisque de nouveau, le décret va durer 10 ans, fait que si jamais il y a d'autres méthodes, d'autres possibilités qui s'ouvrent à nous, on voulait être en mesure que ce soit dans le programme pour qu'on soit capable de les utiliser si ça se rendait possible.

Antoine Morissette

Donc comment vous composez avec la réalité que par exemple dans un contexte de recharge sédimentaire potentielle pour un site donné, qui devient une intervention possible, que arrivé en bout de piste vous avez de la réponse qu'il y a aucune disponibilité de la source. Donc, est-ce

que finalement cette possibilité-là, est-ce qu'elle devient exclue plus régulièrement due à la non-disponibilité sédimentaire?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Dans le fond, à chaque début de projet qui va découler du programme, on va réaliser des analyses multicritères qui vont nous permettre d'orienter le projet. À cette étape-là, si on sait dès le début qu'on est rendu à une place où il y a aucune possibilité d'avoir du sable de manière raisonnable, c'est sûr que cette solution va être exclue et qu'on va procéder avec les autres. Ça, c'est quelque chose qui se fait au début de notre cheminement de projet. C'est sûr que c'est un des intrants qui va orienter le projet.

Antoine Morissette

On y reviendra sur l'outil d'aide à la décision et les critères que vous, mais, simplement pour bien compléter votre, je comprends que la disponibilité sédimentaire c'est un critère dans une de vos multiples analyses multicritères de votre outil d'aide à la décision. C'est ce que vous me dites?

Sophie Moisset

Oui.

Antoine Morissette

Parfait. C'est très clair, madame Moisset. Monsieur Marquis, il reste une personne à aller voir pour la disponibilité sédimentaire en milieu marin, c'est Pêches et Océans Canada. Je vous avais averti, madame...

Joël Marquis

Merci.

Antoine Morissette

Ça me fait plaisir. On poursuit madame Duluc. De votre côté, comment considérez-vous cette possibilité-là par exemple d'utiliser du sable de dragage pour éventuellement l'utiliser en recharge sédimentaire, que ce soit du sable valorisé provenant d'activités de dragage je dirais, obligé pour certaines activités de pêche ou autres et aussi la possibilité d'utiliser un site non perturbé, je dirais pour aller chercher du sable, des matériaux pour la recharge sédimentaire?

Céline Duluc

Céline Duluc, ministère des Pêches et Océans Canada. Nous, dans le fond, quand on autorise un projet, puis que ça vise justement la protection côtière, la protection de l'érosion côtière, tous les matériaux vont devoir être exempts de contamination ou autres, ça va être géré par Environnement Canada, par l'article 36. Ça fait que nous, pour la Loi sur les pêches, la façon dont on gère ça, c'est qu'on va s'assurer que les sédiments vont être non contaminés pour la gestion de ça. Ça peut venir soit de sédiments dragués, dans ce temps-là, il faut qu'ils nous aient démontré qu'ils sont non contaminés. Ça peut également venir d'un banc d'emprunt au niveau terrestre. Mais je veux dire, c'est des choses qui sont plus encadrées par Environnement

Canada que par nous, le ministère des Pêches et Océans Canada. Nous, on autorise dans le fond l'ouvrage et l'impact que ça a sur l'habitat du poisson. Mais tout ce qui est côté sédimentation et autres, ça, ça va être Environnement Canada, nous, on va gérer la granulométrie et les autres choses, les impacts sur l'environnement direct, le poisson et son habitat.

Antoine Morissette

Donc, si je comprends, le critère principal dans votre analyse que vous utilisez, c'est le niveau de contamination du sédiment qui va être remis en milieu littoral.

Céline Duluc

Exactement.

Antoine Morissette

Parfait, je comprends très bien. J'aurais peut-être un petit complément d'information à aller chercher du côté du ministère de la Sécurité intérieure, monsieur Martin, vous avez probablement avec votre ministère une certaine expérience des travaux de stabilisation de berges dans des contextes d'urgence. Est-ce que vous pouvez nous parler de cette expérience-là de disponibilité sédimentaire? Est-ce que c'est des travaux premièrement que vous réalisez chez vous? Est-ce que vous avez un encadrement certain par rapport à ces travaux-là? Et auquel cas, est-ce que vous avez une expérience à nous partager par rapport à l'utilisation soit de bancs d'emprunt, soit de sédiments de dragage, par exemple?

Hugo Martin

Hugo Martin, ministère de la Sécurité intérieure. En fait, dans un premier temps, il faut savoir que les projets que vous mentionnez, monsieur le commissaire, c'est des projets qui sont faits via le cadre de prévention des sinistres. Il faut savoir que le ministère de la Sécurité intérieure, son implication dans ces projets-là, c'est un accompagnement financier et technique, c'est les deux volets.

Par contre, tout ce qui est travaux, tout ce qui est recharge de plage et l'aspect plus gestion de projet, c'est les Municipalités qui sont responsables de ce volet-là. Donc, ce sont les Municipalités qui vont engager une firme de gestion, un gestionnaire de projet. Souvent c'est des firmes d'ingénierie ou la Fédération québécoise des municipalités qui va administrer les projets et c'est eux qui sont responsables de définir ou d'identifier tout dépendant de la solution qui est envisagée. Exemple, si c'est une recharge sédimentaire, d'identifier les bancs d'emprunt et d'aller chercher les autorisations qui sont nécessaires à ce niveau-là.

Au niveau des projets qui ont été menés au niveau de la région bas-laurentienne, les bancs d'emprunt sont sur le territoire du Bas-Saint-Laurent, ont été utilisés à ce niveau-là. Mais tout ce qui est autorisation, c'est la firme qui s'occupe de les demander à ce niveau. J'inviterais peut-être mon collègue aussi, Étienne Bachand, s'il a des éléments complémentaires à ce niveau-là.

Antoine Morissette

En fait, assurément, on va l'accueillir avec plaisir, mais je veux poursuivre la discussion parce que c'était exactement là que je m'en allais par rapport au financement que vous offrez via le cadre de prévention des sinistres. Dans la mesure où la localisation du banc d'emprunt, admettons qu'on s'en va dans cette direction, la recharge sédimentaire, plusieurs critères qui vont être évalués éventuellement pour utiliser une solution plutôt qu'une autre, donc entre autres la disponibilité des bancs d'emprunt, leur localisation, donc je dirais la logistique que ça implique pour déplacer les sédiments du point A au point B.

Donc, assurément dans le cadre de prévention j'imagine que vous avez aussi une réflexion qui se fait en amont à savoir, on va financer un projet dans lequel éventuellement on a un financement qui pourrait être optimal, où en fait on pourrait aller chercher peut-être des coûts évités en utilisant un banc d'emprunt plus près ou en utilisant des sédiments par exemple de dragage qui vont être valorisés.

Donc, de votre côté vous avez assurément cette réflexion-là du point de vue financier donc, c'était plus vers cette direction-là que j'allais vers vous parce que je me doutais que c'était pas les autorisations environnementales qui vous concernaient, mais assurément au niveau financier. Puis si monsieur Bachand veut se joindre il peut venir à l'avant, il y a une place qui lui est réservée ici, vous pouvez prendre place au bout de la table.

Hugo Martin

Hugo Martin, ministère de la Sécurité intérieure, en effet, l'aspect coût financier dans les projets est pris en compte. Il faut savoir que dans les projets comme on mentionnait au niveau du cadre de prévention des sinistres, il y a un aspect avantage coût. La solution ne doit pas nécessairement dépasser le coût financé de ce qui est à protéger. Déjà là, si la solution dépasse le bâti avec un montant X, c'est des solutions qui ne sont pas nécessairement souhaitées. Donc, c'est ce qui nous amène à trouver des solutions où est-ce que ça va être beaucoup plus avantageux à ce niveau-là que de dépasser les sommes qui sont déjà allouées, mais également ce qui est à protéger aussi. Puis souvent l'aspect recharge sédimentaire et banc d'emprunt on s'entend que tout dépend du site qui peut être visé dans le cadre des projets, les bancs peuvent être loin donc on s'entend au niveau du camionnage et au niveau des coûts qui peuvent être associés, la facture peut monter quand même assez rapidement, mais oui, tout ça est intégré dans l'analyse qui peut être faite au niveau des solutions qui peuvent être envisagées à ce niveau-là.

Antoine Morissette

Monsieur Bachand, je sais pas si vous aviez des compléments d'information, je vais vous interpellé directement, mais hésitez pas à coordonner monsieur Martin les interventions, il y a pas de problème.

Étienne Bachand

Peut-être juste rajouter un petit élément d'information par rapport à la disponibilité des matériaux, mais un gros enjeu au niveau des recharges de plage c'est la granulométrie, la grosseur des grains qui sont utilisés, des matériaux. Donc, oui on va essayer d'avoir un banc

d'emprunt qui est le plus près possible du site, mais parfois les exigences au niveau des ingénieurs en termes de la granulométrie font en sorte qu'on va aller chercher des bancs qui vont être peut-être un petit peu plus éloignés des sites qu'on veut recharger.

Antoine Morissette

L'analyse avantage-coût que vous utilisez en amont, j'imagine qu'elle comprend ces différents critères-là, taille granulométrique, distance, camionnage, bon, toute la logistique là que vous évoquiez monsieur Martin, et donc arrive un certain temps où au niveau de l'analyse avantage-coût, la recharge sédimentaire devient exclue pour une question financière. Est-ce que je comprends bien la réalité? Il faut que j'éteigne mon micro pour que le vôtre fonctionne, ça sera pas long.

Hugo Martin

Il existe certaines solutions, on va en écarter d'autres aussi. Il faut comprendre que dans le cadre des projets qu'on mentionne, au final, ça reste que c'est les autorités municipales qui vont prendre la décision. Mais suite à l'analyse, comme on mentionnait avantage-coût, des solutions qui se présentent aussi, qui sortent du lot. Puis d'autres qui peuvent aussi être décalées, si on veut, au niveau des priorités qui peuvent être faites. Puis l'aspect coût en est un également.

Antoine Morissette

Monsieur Martin, vous mentionnez, ça fait quelques fois que vous mentionnez que ultimement c'est le milieu municipal qui doit prendre la décision dans le contexte de prévention d'un sinistre sur un cadre bâti, mais là on est dans un contexte de protection d'infrastructures routières donc, ultimement, c'est le ministère des Transports qui devra prendre cette décision-là dans un contexte de protection des infrastructures routières, à moins que je me trompe, mais dans le cas du programme qui nous intéresse ce soir, on parle vraiment d'une décision finale qui revient au ministère des Transports. Est-ce que c'est bien le cas?

Hugo Martin

Hugo Martin, ministère de la Sécurité intérieure. En fait nous ce qu'on mentionnait au niveau des projets pour lesquels on est questionnés présentement, c'est des projets qui sont financés via le cadre de prévention des sinistres qui s'adresse au niveau municipal exclusivement.

Antoine Morissette

C'est bon, ça clarifie très bien la situation. Je vois qu'il y a beaucoup de coordination à faire entre les différents acteurs, puis j'ai envie d'aller vers vous madame Desrosiers-Leblanc du Bureau de projets, j'aimerais comprendre un peu comment cet arrimage-là se fait parce qu'on a assurément là, minimalement trois grands acteurs peut-être quatre là, si j'inclus également le milieu fédéral, mais peut-être que c'est moins votre responsabilité, mais ceci dit, comment vous faites pour coordonner là au Bureau de projets cette réalité-là pour arriver avec éventuellement dans les critères d'analyse d'un projet de protection dans le cadre d'un programme, que tout ça soit pris en compte. Et j'oserais dire peut-être en amont de ce que je comprends de monsieur Martin, c'est que ça se fait en amont de la décision ou du choix de la solution.

Laurie Desrosiers-Leblanc

Laurie Desrosiers-Leblanc, Bureau de projets en érosion et submersion côtières. Je commencerais avec le préambule de, on est quatre ministères, donc les Affaires municipales, la Sécurité intérieure, l'Environnement et le ministère des Transports. Donc, j'ai mon chapeau Affaires municipales aujourd'hui pour représenter le Bureau de projets, donc je commencerais par ça. Donc, le Bureau de projets et le MAMH, Affaires municipales, je vais dire le MAMH maintenant, il est là vraiment en coordination. On s'assure de faire la concertation interministérielle.

Donc, on est là pour ça, pour tout ce qui est gestion des aléas côtiers. Donc, c'est un partage d'expertise des ministères respectifs où chacun ajoute vraiment son expertise technique et son expertise en appréciation des risques, peu importe. Puis, on a une structure de gouvernance qui va nous permettre d'échanger au niveau professionnel, au niveau des directeurs et au niveau des sous-ministres adjoints sur différentes questions.

Antoine Morissette

C'est très clair, merci beaucoup. Et dans le cas spécifique de l'utilisation de sédiments pour des recharges de plage, là je comprends que vous avez le rôle MAMH ici ce soir, mais il y a quand même une réalité de coordination entre les ministères qu'on a interpellés puis qui sont un peu sous le chapeau du Bureau de projets si on veut. Donc, est-ce que la disponibilité sédimentaire, là, je comprends que c'est pas nécessairement votre expertise pointue, mais est-ce que ça fait partie des différentes discussions qui sont réalisées en amont pour qu'éventuellement la coordination se rende jusqu'au ministère des Transports parce que là on comprend très bien qu'ils font partie aussi du Bureau de projets donc pour arriver à cette réalité-là de dire bien oui, ça fera partie de notre portefeuille de solution et c'est des solutions concrètes et applicables, est-ce que ça passe un peu par votre coordination en amont?

Laurie Desrosiers-Leblanc

Pardon, j'ai pesé trop tôt sur le micro, mais non, c'est vraiment le rôle du ministère des Transports, le rôle de la Sécurité intérieure dans ce cas-là puis non, ça fait pas partie des discussions au niveau du Bureau de projets.

Antoine Morissette

Parfait, merci beaucoup pour cette réponse. Donc, je comprends que cette responsabilité-là vous revient. Donc, quand on vient de faire une tournée ici pour évaluer le potentiel, ce que je comprends c'est qu'il y a un travail à faire en amont même du programme parce que si on veut éventuellement que cette solution-là apparaisse à la fin de l'outil d'aide à la décision, elle doit avoir été rendue possible en amont donc, le ministère des Transports actuellement dans leur rôle je dirais, leur rôle au sein du Bureau de projets ou au sein de cet organisme-là de gouvernance, comment il compose avec cette réalité-là d'utilisation de sédiments parce que, je comprends qu'actuellement ça fait pas partie des informations que vous avez sous la main.

À moins que je trompe, auquel cas vous pourrez me corriger, mais il y a un travail à faire en amont et peut-être que c'est pas nécessairement trois ici, mais il doit y avoir assurément quelqu'un qui participe aux discussions dont madame Desrosiers-Leblanc mentionnait?

Sophie Moisset

Oui, Sophie Moisset, ministère des Transports, je vais laisser la parole à mon collègue Gabriel.

Gabriel Simard-Johnson

Oui, Gabriel Simard-Johnson, ministère des Transports. En fait, on évalue certaines choses. Oui, je pense que oui, dans le cadre d'un projet quand on le développe, on a la responsabilité de s'assurer qu'on est capable d'avoir les matériaux requis pour le réaliser. Ça, ça va de soi. On évalue certaines possibilités de mettre en œuvre, exemple du dragage comme c'est le cas, on en parle, il y a des gens qui ont commencé à regarder ça puis à travailler là-dessus. Par contre, ce qu'il faut comprendre c'est, pour que ce soit rentable, pour que ce soit possible, il faut qu'ils aient des volumes, il faut qu'il y ait, faut qu'il y a beaucoup d'évaluation en amont de ça pour arriver à mettre cette solution-là en place. Mais en partant, il faut qu'on ait un certain volume, si on a un certain volume, on a un certain impact.

Donc, ça vient avec un processus complet d'étude d'impact, fait qu'on se lance dans, c'est quelque chose qui est quand même assez, qui requiert beaucoup d'énergie à développer. C'est pour ça que dans le cadre du programme lui-même, étant donné qu'on vise une durée de décret de dix ans, c'est pas quelque chose forcément qui fait partie des solutions. Je suis convaincu qu'au niveau de l'ingénierie, chaque fois qu'il démarre un projet, pour être moi-même ingénieur, chaque fois que je démarre un projet, les bancs d'emprunt vont faire partie des choses qu'on va regarder pour choisir une solution, mais on va faire une analyse qualité-prix d'une certaine manière, si ça vaut la peine de payer un peu plus pour avoir un matériel de meilleure qualité, si la solution demeure compétitive avec les autres, on va la considérer.

On essaie de tout voir ces choses-là, mais au niveau du dragage, selon moi la raison pour laquelle c'est pas déjà inclus dans nos procédures, c'est que ça prend beaucoup de démarchage, beaucoup d'autorisations, probablement une étude d'impact individuelle qui pourrait prendre des années à réaliser, donc c'est ce que je voulais ajouter.

Antoine Morissette

Je vais peut-être poser ma question différemment, comment bénéficiez-vous de l'expérience acquise dans le cadre par exemple de la prévention des sinistres au ministère de la Sécurité intérieure ou dans l'expérience au sein du ministère de l'Environnement, dans des autorisations antérieures, parce que je comprends que vous faites partie du Bureau de projets également. Donc, il y a une expertise partagée et cette expertise-là doit percoler aussi au sein du ministère des Transports puisque vous faites partie de cet organisme-là de concertation et là on s'intéresse spécifiquement à une solution de recharge sédimentaire. Peut-être qu'on peut peut-être aller un peu plus macro si vous voulez, mais cette expertise-là qui est partagée par les quatre ministères partenaires du Bureau de projets, comment elle vient alimenter le programme?

Gabriel Simard-Johnson

Gabriel Simard-Johnson, ministère des Transports, je vous dirais que lorsqu'on développe un projet, il y a toujours un stade où on établit c'est qui les parties prenantes et si notre projet requiert justement ce partage-là d'ingénierie, les autres ministères ou le Bureau de projets

peuvent être identifiés comme parties prenantes puis on va faire de la coordination avec eux. C'est généralement à l'étape des avant-projets qu'on fait ça, donc bien en amont des demandes environnementales.

Antoine Morissette

Mais vous êtes le Bureau de projets. Je veux dire, vous faites partie du Bureau de projets, à moins que madame Leblanc, Desrosiers-Leblanc pardon, vous m'ayez, j'ai mal compris, mais vous êtes un membre à part entière du Bureau de projets et vous participez à des discussions régulières pour, entre autres, coordonner les interventions au niveau des aléas submersion érosion côtières. Donc c'est ça, vous êtes une partie prenante même du Bureau de projets donc, comment vous en bénéficiez de ce partenariat-là, je vais l'appeler partenariat, c'est peut-être autre chose, vous saurez me le dire?

Gabriel Simard-Johnson

Gabriel Simard-Johnson au ministère des Transports. Je dirais qu'on partage l'expertise à un certain niveau dans certains dossiers de manière ponctuelle, mais la participation active au Bureau de projets ne se fait pas nous régionalement dans nos unités. C'est plutôt des unités centrales qui font de la coordination avec le Bureau de projets, puis nous on a accès à ces gens-là qui participent à la coordination du Bureau de projets. Fait que s'il y a des moments où on doit parler au Bureau de projets, on a moyen de le faire d'entrer en contact avec eux. Oui, on fait partie intégrale, j'allais dire théoriquement, on fait partie intégrale du Bureau de projets, mais les individus qui y siègent sont pas nécessairement des individus qui travaillent en région avec nous sur le développement de solutions entre autres comme le programme d'étude d'impact.

Antoine Morissette

Je comprends très bien, je repose ma question d'abord. Est-ce que ces gens-là qui siègent au Bureau de projets ont alimenté ou vont alimenter le programme au niveau de la réflexion par exemple du choix des solutions et là je reviens à la question de monsieur Marquis, est-ce qu'il y a le potentiel d'aller chercher un banc d'emprunt X ou Y ou d'aller chercher du sédiment en milieu marin? Clairement au niveau du Bureau de projets, je comprends que ça se joue pas à votre niveau, mais comment ces personnes-là qui siègent au Bureau de projets et quelles sont les discussions qui ont contribué à un, développer peut-être le programme, mais surtout, là on revient à monsieur Marquis, peut-être que le développement du programme on en parlera plus tard, mais aujourd'hui je veux revenir avec la question de monsieur Marquis sur l'utilisation des matériaux spécifiquement comme étant un critère de sélection pour la recharge sédimentaire dans un cas de côte X ou Y?

Gabriel Simard-Johnson

Gabriel Simard-Johnson pour le ministère des Transports, l'exemple concret que j'aurais qui pourrait servir à illustrer ce que vous me demandez, c'est la recharge de plage à Maria qui a été fait en collaboration avec le ministère de la Sécurité intérieure. Donc, le ministère des Transports, ministère de Sécurité intérieure ont partagé le projet puis la coordination était réalisée entre autres par le Bureau de projets. Donc, ça arrive dans un contexte d'un projet que le Bureau de coordination fait le lien avec les partenaires et s'implique puis partage son expertise puis fait la coordination. Mais au niveau aussi précis que la granulométrie, la

disponibilité des matériaux, ça par exemple, je pourrais pas me prononcer si le partage de l'expertise va jusqu'à ce point-là.

Antoine Morissette

Parfait, c'est très clair. Merci monsieur Simard-Johnson. Merci beaucoup, monsieur Marquis. J'ai essayé de faire une tournée un peu plus large pour éclairer. Mais ça me fait énormément plaisir. Ça me fait plaisir, vous pouvez vous réinscrire avec plaisir.

Jean-Claude Plourde, pour Solidarité Gaspésie**Antoine Morissette**

On va poursuivre avec une intervention nous venant de Petite-Vallée, donc à Petite-Vallée c'est monsieur Jean-Claude Plourde qui est disponible puis ensuite on poursuivra également avec une autre intervention à Petite-Vallée donc, si monsieur Plourde est en place, nous sommes prêts à l'accueillir.

Jean-Claude Plourde

Bonjour.

Antoine Morissette

Bonjour, monsieur Plourde, on vous entend très bien.

Jean-Claude Plourde

C'est bon. Ma préoccupation concerne un petit peu le programme des travaux qui vont être soumis aux Municipalités puis aux MRC. Et là, on a une préoccupation nous, justement, d'avoir une conversation entre les citoyens et les analystes justement au choix de solutions qu'il va y avoir dans un site donné. Et là ma question c'est pourquoi ne pas se rendre, ne pas rendre cette information-là disponible au public. Dans certains autres ministères entre autres, en tout cas ou dans certaines autres unités, je pense entre autres au Plan d'aménagement forestier intégré opérationnel, ces données-là sont disponibles pour un citoyen qui veut, par rapport à une programmation de deux ans, un an deux ans, faire un commentaire par rapport à une zone à intervenir ou pas intervenir. Fait que ma question est pourquoi ne pas offrir au public la possibilité de donner des commentaires sur la programmation.

Antoine Morissette

Merci pour votre question, monsieur Plourde qui est très claire, soit dit en passant. Donc, madame Moisset, je vous cède la parole.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Tout d'abord, la programmation est annoncée sur le site Web du ministère des Transports à chaque année, puis ça annonce les investissements qui vont avoir lieu pour les deux années qui s'en viennent. Fait que ça, c'est quelque chose qui est rendu public. Puis si les citoyens ont des informations à nous communiquer ou des questions à

nous faire parvenir, ils peuvent toujours nous rejoindre avec les, là je sais pas si je peux partager mon écran avec les...

Antoine Morissette

Oui, tout à fait. Prenez tout le temps qu'il faut, si vous avez besoin de visuel, puis ça s'adresse à tout le monde, si avez besoin de visuel à partager, prenez tout le temps qu'il vous faut pour partager votre écran, puis les gens, les gens où ils sont verront également votre écran.

Sophie Moisset

J'imagine que le partage fonctionne? C'est bon, fait que c'est ça, les citoyens peuvent nous consulter aux différentes informations qu'on voit apparaître à l'écran, puis quelqu'un va assurément leur répondre à leur questionnement.

Antoine Morissette

Mais en fait, je pense que la question de monsieur Plourde, c'était pourquoi ne pas partager l'information actuellement.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports, vous voulez dire l'information sur plus que les deux prochaines années?

Antoine Morissette

Sur la possibilité d'intervention dans les localités, par exemple monsieur Plourde est à Petite-Vallée, je sais pas s'il habite directement à Petite-Vallée, peu importe, mais dans des localités plus spécifiques pour que les gens aient l'information et sachent un peu à quoi s'attendre dans le prévisionnel des dix années à venir parce qu'on s'entend que oui vous avez une planification sur deux ans, mais vous avez éventuellement un décret qui va être autorisé, qui pourrait être autorisé sur les dix prochaines années.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports, merci je comprends mieux la question. En effet, dans le programme, on a 228 sites, puis on en a ciblé une centaine qu'on a identifiés comme planifiés, donc c'est des sites où il pourrait y avoir des interventions. Tous ces 97 sites sont clairement identifiés dans l'étude d'impact sur chacun des 228 sites, ça c'est déjà une première étape pour aller consulter. Fait que si on est sur un site planifié, ça se peut qu'il y ait une intervention, si c'est sur site un non planifié, à moins qu'il y ait un événement majeur, le ministère des Transports ne devrait pas venir intervenir dans les dix ans du décret. Puis à travers les différents sites planifiés, c'est sûr qu'à l'interne du ministère des Transports, oui, nous, on est organisé, puis on voit un peu plus que sur deux ans à venir. Par contre, c'est pas un document qu'on souhaite rendre disponible pour le public, parce que c'est quelque chose qui va beaucoup évoluer en fonction des aléas climatiques, en fonction des budgets qui vont être alloués, puis on voudrait pas créer de fausses attentes. Ou au contraire si on a toute une planification puis que là il y a une tempête à quelque part, fait que finalement les gens

s'attendaient à ce qu'on vienne chez eux, mais il faut qu'on mette un projet en pause pour aller intervenir plus rapidement ailleurs, et là c'est un petit peu délicat de... d'expliquer ça aux gens.

Antoine Morissette

Les 228 sites sont localisés sur des cartes. Les 97 le sont également. Le numéro ou l'identification ou la localisation précise des 97 sites sont donc disponibles actuellement. Est-ce que cette localisation-là ou cette information-là est disponible ailleurs que sur les cartes dans les différentes annexes que vous avez fournies qui sont disponibles sur le site Web du BAPE, mais aussi le site Web du Registre des évaluations environnementales? Est-ce qu'il y a, je dirais, comme un tableau synthèse finalement qui peut nous faire la correspondance entre les 228 potentiels puis les 97 assurés ou du moins planifiés ?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Là, il faudrait que je vérifie, je veux pas vous dire de bêtises, mais c'est sûr qu'il y a un registre qui a été produit, dans le fond, pour qu'on n'ait pas à aller chercher à travers les 228 sites pour trouver son site. Par contre, je suis pas sûre que dans le registre, ça soit clairement identifié si le site est planifié ou pas. Ça, il faudrait que je valide.

Antoine Morissette

Je vais, vous pourrez faire vos validations, mais je vais vous demander de déposer cette information-là à la commission s'il vous plaît. Je vais peut-être poser la question, cette réalité-là de disponibilité de l'information dans la perspective que les citoyens puissent avoir toute l'information pour appréhender les interventions.

Je vais aller du côté de, je vois pas votre carton là, c'est oui, madame Aubé-Maurice. Madame Aubé-Maurice du ministère de la Santé et des Services sociaux, je suis vraiment désolé. J'aimerais vous entendre sur cette situation-là, comment les citoyens devraient ou peuvent ou doivent composer avec une réalité où l'information actuellement, est soit pas accessible ou difficilement accessible et les citoyens ont pas toute l'information pour appréhender par exemple des interventions dans leur milieu de vie.

Joanne Aubé-Maurice

Oui, mais, bonjour, Joanne Aubé-Maurice à la direction de la Santé publique du Bas-Saint-Laurent. Effectivement, c'est dans une perspective d'impacts psychosociaux associés à un projet de développement, c'est sûr que l'information en continu à la population, une information accessible aussi dans un langage, mais aussi dans des formats diversifiés favorise de beaucoup en fait la gestion des impacts éventuels du projet parce que d'une part, elle permet à la population de s'exprimer et d'exercer son pouvoir d'influence, mais également elle favorise une compréhension plus complète du projet et éventuellement une meilleure adhésion. Donc ça, c'est des choses qui sont reconnues, les bonnes pratiques en matière de communication vont être des facteurs clés d'une meilleure acceptabilité sociale et d'une diminution des impacts psychosociaux, puis même d'une amélioration éventuelle du projet.

C'est sûr que quand on se base uniquement sur de l'information écrite plus difficilement accessible, le défi qu'on rencontre c'est qu'il y a à peu près 20 % de la population qui ne

maîtrise pas suffisamment la compréhension de l'information écrite pour être capable de bien l'interpréter. Puis il y a un autre 30 % qui ne sera pas si facilement capable de se l'approprier. C'est pour ça qu'on favorise en santé publique une diversification des méthodes de communication pour que les gens puissent réellement comprendre les informations qu'on cherche à leur transmettre en ayant par exemple accès à des individus, à des rencontres personne à personne pour pouvoir communiquer, poser des questions, se faire entendre.

Donc, idéalement, c'est plus souvent que moins souvent tout au long du projet à différentes étapes de la démarche puis par différents moyens pour que la population puisse mieux comprendre et s'approprier. Puis c'est garant habituellement de projet qui tient davantage compte des besoins, mais qui aussi favorise davantage la réduction des impacts psychosociaux.

Antoine Morissette

Merci, madame Aubé-Maurice, ma collègue va poursuivre.

Linda St-Michel

Toujours avec nous?

Jean-Claude Plourde

Oui.

Linda St-Michel

Non, mais je poursuivrai peut-être sur la question de monsieur Plourde, je pense qu'il y avait un intérêt aussi à connaître par exemple dans des sites bien précis les possibilités de travaux. On peut comprendre qu'à cette étape-ci du projet, c'est délicat ou même improbable de pouvoir déjà prévoir les types de travaux, mais toutefois je pense que, le Ministère, vous connaissez assez bien la côte, les problématiques qu'il y a à régler. Est-ce qu'il y a un mécanisme qui a déjà été pensé ou du moins ce qui pourrait être développé pour par exemple certains sites, du moins les 97 sites, sachant le type de côtes et sachant la problématique à régler, déjà entrevoir des types de solutions qui pourraient déjà orienter les citoyens pour dire bien chez nous, c'est possible que ce soit un enrochement, c'est possible que ça soit un brise-lames, on parlait tout à l'heure de recharge de plage, alors déjà de donner, sans que le Ministère se commette dans un type de solution parce qu'on comprend qu'il est trop tôt, que vous avez bien expliqué, peut-être qu'il va être dans la programmation, puis par la suite qu'il arrive une tempête, le site peut être reporté dans votre programmation. Mais quand même donner un minimum d'informations pour les gens, pour au moins savoir dans leur coin, connaissant leur arrière-cour, leur terrain de jeu, qu'est-ce qui est possible de se produire dans les dix ans. Puis je pense que ça peut être aussi intéressant pour le ministère des Transports parce que ça peut aussi peut vous éviter de plusieurs questionnements et plusieurs inquiétudes de la part soit des Municipalités ou des citoyens.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. En fait, cet exercice, il a été fait pour le programme, notamment pour la centaine de sites qui sont planifiés. Là, on a posté les sites un par un à partir des images aériennes et de toutes les données dont on disposait, notamment pour être capable

de calculer les empiétements que le programme pourrait générer. Et puis en fait, très rapidement, on est arrivé à la conclusion qu'on n'arrivait pas à éliminer si facilement que ça, parce que le problème, c'est que oui, on connaît le type de côtes, mais on n'a aucune information sur les vagues, par exemple, qui est un gros facteur à prendre en compte. Il nous manque à cette étape-là trop d'informations. Fait que pour être en mesure de raffiner, même pour la centaine de sites, il faudrait aller sur le terrain, il faudrait installer des appareils, il faudrait prendre des mesures. Et à l'échelle du programme, c'était pas envisageable de réaliser ça pour même la centaine de sites planifiés.

Malheureusement, la réponse est non, l'exercice a été fait, mais on n'a pas été capable de vraiment éliminer des choses. C'est sûr qu'il y a l'aspect déplacement de routes qui, lui, pour certaines portions notamment par exemple en Gaspésie-Rive Nord ou aux Îles-de-la-Madeleine, ou si on déplace la route, on est dans l'eau, bien là, oui, évidemment, cet aspect-là, on a été capable de le mettre de côté, mais pour les autres ouvrages, la plupart du temps, c'était pas possible de rentrer plus dans le détail à cette étape-là.

Linda St-Michel

Alors, pour le citoyen, quelle est son avenue possible pour avoir un peu plus d'informations ou du moins même alimenter la recherche de solutions auprès du ministère? Est-ce qu'il y a une avenue possible? Vous envisagez?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. C'est sûr qu'à l'étape où on se parle de l'étude d'impact là, pas vraiment, puisque dans le fond, le programme, on voit ça plus comme une mécanique pour venir encadrer les projets, mais il y a pas de, c'est pas vrai qu'il y a pas de projets qui ont commencé, certains des projets sont déjà en cours de développement, fait qu'eux sont en train de suivre les balises pour le programme.

Mais sinon, il y a pas de, il y a pas de projets qui ont démarré en tant que tel, à part ceux qui vont se réaliser, les premiers qui vont se réaliser quand, si on obtient le décret et qu'on obtient nos autorisations environnementales, ceux-là ont déjà commencé. Fait que pour ceux-là, les citoyens pourraient avoir de l'information. On en a certains qui auraient normalement nécessité une étude d'impact. Donc, on a déjà réalisé une consultation publique par exemple, c'est un cas qui s'est déjà produit, mais pour les autres projets qui ont pas encore débuté, par exemple qui devraient se réaliser en 2036, pour le moment il y a pas vraiment d'information qu'on peut distribuer aux citoyens.

Linda St-Michel

Je vous remercie.

Antoine Morissette

Merci beaucoup, merci pour votre question, monsieur Plourde.

Yv Bonnier Viger, citoyen**Antoine Morissette**

Je vous avais annoncé qu'on poursuivrait à Petite-Vallée pour ensuite voyager vers les Îles-de-la-Madeleine pour la prochaine intervention. Donc à Petite-Vallée, c'est monsieur Bonnier Viger.

Yv Bonnier Viger

Alors bonjour, on va poursuivre à peu près dans la même lignée. Dans vos mécanismes de consultation, pourquoi le ministère des Transports a-t-il un peu évacué la possibilité de faire pour chaque projet de construction une petite assemblée publique pour les communautés, les collectivités qui vont être impactées pour d'abord leur expliquer quel était le problème parce que les gens peuvent pas nécessairement être conscients du problème qui est envisagé. Et ensuite de ça, leur dire les solutions possibles sont ça, ça, ça, et là on va faire une exploration supplémentaire. Plutôt que de privilégier un questionnaire par site Web et une présentation par vidéo. Il me semble que ça permettrait une relation plus étroite avec la population et ça créerait des liens et une capacité d'appropriation plus intéressante, alors je me demandais juste pourquoi ça avait été écarté pour le moment.

Antoine Morissette

Madame Moisset, est-ce que la question est claire pour vous?

Sophie Moisset

Oui, Sophie Moisset, ministère des Transports.

Antoine Morissette

Je vous laisse la parole sans plus attendre.

Sophie Moisset

Merci. Dans le fond, on l'a pas écarté. Ce qu'on s'est engagé à faire dans le programme, c'est que si un projet aurait normalement nécessité une étude d'impact individuellement, là le ministère des Transports s'est engagé à venir consulter le citoyen puisque le BAPE, on le rencontre ce soir, mais après vous ne serez plus impliqué dans les projets qui vont découler du programme. Fait que ça c'est le premier aspect. Ça veut pas dire que pour les autres projets, rien ne va être fait. Ça va vraiment dépendre à chacun des projets qui vont avoir lieu, quels vont être les enjeux, est-ce qu'il y a de la population dans le secteur, tout ça va être analysé au cas par cas, puis si le Ministère juge que c'est nécessaire de mettre des moyens en place, là on parle de consultation, mais il pourrait y avoir de l'information, il pourrait y avoir de la diffusion dans les médias, il pourrait y avoir recours à des journaux papier, puis ça c'est assez détaillé dans l'étude d'impact, qu'on a un plan d'information et de consultation qui a été déposé puis qui liste tous les moyens qui pourraient être envisagés. Ça, ça va être vraiment au cas par cas quand on va être rendu à faire un projet.

Donc, on ne s'est pas engagé à le faire, mais ça veut pas dire qu'on ne le fera pas s'il y a des enjeux et que la population est concernée. Il faut aussi garder en tête que on a en tête que les

projets qui vont découler du programme, ça va être des très gros projets qui auraient tous nécessité une étude d'impact. Ça, c'est pas forcément vrai, il y a certaines fois, ça va être prolongé à un enrochement de 30 mètres. Il y a des fois, c'est des petites interventions où il y aurait pas vraiment de bénéfice à consulter le citoyen dans le fond parce qu'il y a pas d'autres avenues possibles que juste prolonger l'enrochement de 30 mètres, par exemple. Fait qu'il faut faire une différence entre l'ampleur des projets puis qu'est-ce qui sera mis en place à chacun des projets.

Antoine Morissette

Mais je veux juste valider l'information que vous venez de mentionner, monsieur Bonnier Viger mentionnait qu'il a évoqué les assemblées citoyennes. Mais au travers des assemblées citoyennes, on peut voir d'autres mécanismes de consultation que la consultation Web. Et là, je comprends de votre réponse que vous n'écarterez rien donc, par exemple, dans le cas d'un projet qui pourrait avoir lieu en Rive Nord de la Gaspésie, monsieur Bonnier Viger pourrait être invité à une assemblée citoyenne parce que vous êtes ouverts à explorer d'autres avenues que la consultation Web et auquel cas, est-ce que l'assemblée citoyenne est un de ces mécanismes-là que vous pourriez utiliser?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Pour les projets qui auraient normalement nécessité une étude d'impact, la consultation va se faire sur le site de Consultation Québec. Par contre, elle pourrait être accompagnée, par exemple, d'une séance d'information. Ça, on pourrait trouver un lieu où on viendrait inviter les gens à se rassembler une soirée, un peu comme ce qu'on fait là dans le fond, on présenterait le projet, les gens pourraient poser leurs questions. Par contre à la fin, s'ils veulent donner leur avis et que l'avis soit pris en compte, il faut qu'ils aillent remplir le questionnaire. Il pourrait y avoir des questionnaires rendus disponibles en version papier lors de la séance. Il pourrait aussi y avoir des questionnaires papier qui peuvent être déposés à des endroits clés. On pourrait discuter avec la Municipalité, on peut penser aux mairies, aux bibliothèques, ça, ça pourrait être vu au cas par cas. Fait que oui, l'aspect Internet avec le site Consultation Québec va rester, mais il peut y avoir des aménagements qui vont être faits autour. Après, je suis pas familière avec qu'est-ce qu'une assemblée citoyenne, fait que je peux pas vraiment répondre à cet aspect-là.

Antoine Morissette

Je vais laisser ma collègue poursuivre.

Stéphanie Dufresne

Oui, vous avez parlé des consultations en ligne. Donc, suivant la participation des gens à ces consultations-là, quelle forme de retour les gens vont avoir sur leur participation, de quelle façon vont être diffusés les résultats et la prise en compte éventuelle des solutions, des idées qui sont proposées à travers la consultation en ligne?

Sophie Moisset

Allô? Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, quand il va y avoir une consultation, dans le fond, après, il va y avoir un rapport de consultation qui va être rédigé, qui va lui-même être

déposé sur le site de Consultation Québec. Dans le cadre du programme, il y a aussi un site Web qui a été élaboré spécifiquement pour le programme d'intervention. Puis là, c'est encore des choses qui restent à définir, mais il pourrait y avoir aussi des choses qui seraient déposées pour chacun des projets qui vont découler du programme sur ce site Web. Ça, c'est pas encore, c'est encore en discussion à l'interne, là, voir comment on va fonctionner, mais ça pourrait être une avenue. Ce rapport de consultation, par contre, il mentionne juste qu'est-ce qui s'est dit pendant les, s'il y a eu une séance d'information, par exemple, qui a accompagné la consultation, ça fait une synthèse de tout ça, puis de tous les commentaires qui ont été reçus. Puis c'est vraiment mot pour mot, si les citoyens nous ont envoyé un texte, on le dépose tel quel, il y a pas de, on ne rephrase pas ce que le citoyen a dit. Puis après ça, généralement, il va toujours y avoir une rencontre avec la Municipalité pour faire un retour sur la consultation publique. Puis après, là, c'est des discussions qui vont avoir lieu.

Est-ce que, par exemple, au ministère, on juge que la Municipalité pourrait nous aider à diffuser les résultats? Dans ce cas-là, on va discuter avec elle pour voir si on peut utiliser ses moyens de diffusion habituels qu'elle a l'habitude. Est-ce qu'elle veut afficher des choses? Est-ce qu'elle veut en rendre disponible? Est-ce qu'on peut utiliser le Facebook de la Municipalité, par exemple? Ça, c'est toutes des choses qui peuvent être discutées au cas par cas en fonction du site où on se trouve.

Stéphanie Dufresne

Merci. Est-ce que le ministère des Transports, vous faites régulièrement des consultations via cette plateforme-là, Consultation Québec?

Sophie Moisset

Oui, Sophie Moisset, ministère des Transports. Si je me trompe pas à date, on en a fait une pour le moment dans le cadre du programme.

Stéphanie Dufresne

Puis, OK, donc les résultats sont ceux qu'on connaît, que vous avez déposés avec le programme. Donc, ce serait nouveau pour vous, les consultations sur la plateforme. Merci.

Antoine Morissette

Je reviens par vous, madame Moisset, pour peut-être un peu aller plus loin dans le questionnement de monsieur Bonnier Viger. Vous dites que, parce qu'on a vu dans votre présentation, qu'éventuellement il y aurait une présentation narrée que les gens pourraient écouter et puis ensuite accéder au site Web, mais il y a le potentiel pour certains projets spécifiques, par exemple des projets qui auraient par exemple été soumis à la procédure, que le ministère des Transports se déplace et rencontre les citoyens, donc l'aspect assemblée citoyenne qui sont finalement des discussions un à un avec des individus et non avec un ordinateur. Cette possibilité-là existe, mais elle ne se concrétisera pas dans des consultations formelles, c'est-à-dire que la plateforme Web va tout le temps demeurer le seul et unique outil dans lequel les citoyens vont pouvoir véhiculer leurs commentaires, leurs préoccupations ou autres commentaires généraux sur le projet. Est-ce que c'est bien comme ça que c'est fait actuellement?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports, oui, c'est ça.

Antoine Morissette

Est-ce que la considération qu'on a prise tout à l'heure par rapport à madame Aubé-Maurice sur, je vais appeler ça par exemple la difficulté ou la littératie ou l'incapacité pour certaines personnes d'avoir accès au Web pour toutes sortes de raisons qu'on évoquera pas nécessairement, mais on a parlé d'un pourcentage de gens qui avaient de la difficulté à accéder à ce genre de consultations. Comment on fait pour les rejoindre ces gens-là?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, c'est sûr que dans le cadre du programme, on a privilégié l'option par Internet, fait que c'est sûr que ça vient avec des limitations. De nouveau comme on disait, si on se trouve à une place qui est très peuplée, on peut prendre l'exemple par exemple d'un projet où on a déjà fait une consultation pour un projet qui va découler du programme à Mont-Louis. Là on a fait une séance d'information, c'était dans le noyau villageois dans la baie. Fait que là c'est sûr qu'on a été en personne, on s'est déplacé, il y avait des gens de toutes les catégories du projet qui étaient là pour répondre aux questions des gens. Il y avait pour les gros projets majeurs qui vont avoir des impacts, en théorie le Ministère va se déplacer puis il y aura du monde, mais de nouveau, ça va vraiment être au cas par cas, il pourrait y avoir des gros projets qui auraient normalement déclenché une étude d'impact pour lesquels on va faire une consultation alors qu'on sait que les impacts vont être relativement minimes puis qu'il y a pas de population, c'est vraiment sur un cordon de route qui relie deux villages puis il y a personne qui reste là. C'est sûr que dans ces cas-là on n'ira pas se déplacer pour obtenir l'opinion du citoyen.

Antoine Morissette

Donc vous évoquez par exemple une situation comme ce soir où on a une consultation plus élargie qui est la seule et unique fois dans le cadre du programme que ce sera fait, donc quel est l'avantage du programme en termes de consultation publique au lieu de fonctionner projet par projet du point de vue de la consultation publique?

Sophie Moisset

Dans le fond, Sophie Moisset, ministère des Transports, pardon, dans le fond, on vise à atteindre les mêmes objectifs. C'est pour ça qu'on a pris l'engagement que si normalement le BAPE aurait dû être impliqué, on va faire une consultation pour obtenir l'avis du citoyen. Fait que sur l'aspect citoyenneté, on devrait arriver au même résultat en quelque sorte que si on faisait le projet hors du programme. Par contre, il va y avoir toute une concertation qui a été faite en amont. On a déjà dans le cadre du programme même, dans la mise en place de la mécanique, on a déjà fait trois tournées de consultation et d'information qui, chacune, regroupait près d'une dizaine de rencontres, mais là c'était plus axé avec les MRC, les Municipalités, les ONG, puis les Premières Nations.

Antoine Morissette

Sachant que certaines personnes ont de la difficulté avec le Web. Comment on s'assure d'une représentativité des populations, des communautés qui vont être touchées par un projet au sein du programme.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. C'est sûr que dans certains cas, on va avoir du mal à rejoindre le citoyen s'il n'a pas accès à Internet ou qu'il n'est pas à l'aise pour s'en servir. Mais comme je le mentionnais tantôt, si c'est des projets où on sait qu'il va y avoir des impacts, en théorie, on va se déplacer dans le milieu, puis il y aura quelqu'un pour accompagner la personne. Ça sera quand même sur Internet, mais il va avoir de l'aide pour être capable de remplir ou alors il va être capable de se déplacer dans sa municipalité là où on aura déposé des versions papier. Puis le citoyen pourra remplir ça en version papier puis nous le renvoyer et nous, dans le fond, on rentrera les résultats sur la plateforme.

Linda St-Michel

Dites-moi, madame Moisset, est-ce que vous connaissez le nombre de projets qui, dans les 97 sites, qui seraient visés par la procédure d'évaluation d'examen des impacts? Est-ce qu'on a cette information-là?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, dans le fond, on a une approximation là parce que de nouveau, on sait pas exactement notre intervention de où à où elle va se situer. Mais quand on a démarré le programme puis qu'on a fait l'état des lieux, on en était à peu près une vingtaine d'études d'impact qui auraient dû être enclenchées dans les dix prochaines années.

Linda St-Michel

Je me retournerais auprès du ministère de l'Environnement, est-ce que ça pourrait être des exigences qui sont émises dans le décret, soit par exemple de voir une forme ou une autre de consultation dans le cas de projets qui serait assujettis à un article 22 par exemple.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Donc, effectivement, on a pris connaissance du mécanisme de consultation qui a été proposé par l'initiateur dans le cadre de l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact. Donc, on a posé plusieurs questions en lien avec les consultations, entre autres des questions qui ont été soulevées ce soir auprès de nos différents experts dont entre autres le ministère de la Santé et des Services sociaux, mais aussi auprès de notre pôle d'expertise en impacts sociaux. Donc on consulte, la consultation c'est un aspect qui est très important, ça permet entre autres d'atteindre l'acceptabilité. Donc, on a consulté beaucoup cet aspect-là, on a posé beaucoup de questions, on a jugé que l'étude d'impact était recevable, qu'on avait toutes les pièces du casse-tête maintenant pour débiter l'analyse de l'acceptabilité. Maintenant, on va prendre l'information qui nous a été transmise, on va l'analyser.

À la suite des audiences de ce soir et de demain, on va prendre aussi connaissance des différents aspects qui ont été apportés et on pourrait effectivement exiger, on pourrait aller dans des exigences supplémentaires qu'on pourrait baliser dans le cadre des conditions de décret ou dépendamment des besoins, mais c'est effectivement des informations qu'on va prendre en considération dans l'analyse de l'acceptabilité environnementale. On va consulter encore une fois nos experts, on va aller valider tous ces aspects-là qui ont été soulevés ce soir pour s'assurer que, dans le cadre des autorisations ministérielles qui seront subséquentes au décret, que l'aspect consultation soit bien encadré, suffisamment encadré et adéquatement encadré.

Linda St-Michel

C'est des exigences qui apparaissent ou qui sont déjà apparues dans des décrets antérieurs par exemple, dans le sens que ce serait pas la première fois que le Ministère émettrait des exigences à l'égard de consultations pour des projets assujettis à la procédure.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Effectivement, c'est une manière de faire qui est quand même récurrente dans les différents projets. Quand on réalise que le volet consultation, le volet acceptabilité sociale est pas assez développé, on peut demander à l'initiateur qu'il s'engage, via des questions qu'on pourra lui adresser, qui seront après ça consignées sur le Registre des évaluations environnementales, ou si jamais c'est nécessaire, on peut aussi aller en condition de décret et simplement l'imposer dans le décret pour s'assurer que ce volet-là est pris en charge adéquatement dans le cadre des autorisations ministérielles qui vont s'ensuivre.

Antoine Morissette

Merci, monsieur Roger. Monsieur Bonnier Viger, j'ai une petite question pour vous parce que vous l'avez évoqué puis peut-être rapidement quand vous parlez d'assemblée citoyenne, à quoi faites-vous référence, est-ce que vous avez quelque chose en tête ou bref, pouvez-vous peut-être m'éclairer puis j'irais vers le ministère de la Santé peut-être pour avoir un avis sur ce que vous évoquez ou à quoi vous faites référence.

Yv Bonnier Viger

Ce que j'ai vraiment en tête, c'est que supposons qu'on a un endroit où on se rend compte que c'est pas juste de l'entretien, il y a vraiment une reconstruction à faire et qu'il va y avoir éventuellement des modifications au paysage ou à l'usage ou quoi que ce soit. À ce moment-là, au lieu de juste envoyer des avis, imprimés ou tout ça, on demande par exemple en concertation avec la Municipalité ou avec des organismes communautaires du coin de réunir des citoyens qui risquent d'être intéressés à la chose, on va les rencontrer, on leur explique, écoutez, le problème que l'on voit nous, là, c'est ça actuellement. Si on fait rien, il va se passer ça. Si on fait telle, telle chose, il va se passer ça.

Puis les solutions, les batailles des solutions possibles, il y en a juste deux, mettons. Ben là, voyez-vous, on pense le faire comme ça ou comme ça. Fait que là, compte tenu de l'expérience des gens, de leur milieu, ils vont être capables de répondre au ministère, oui, mais écoutez, telle affaire, il faudrait peut-être y ajouter tel élément, tel élément auquel vous avez pas, que vous avez pas encore mentionné. Alors donc, c'est une conversation qui s'installe entre le Ministère,

ses experts et la population qui, elle, a aussi une expérience du terrain parce qu'elle y vit, donc, c'est ça l'idée que j'avais en tête.

Antoine Morissette

Merci pour la clarification. Très clair pour moi, je vais aller du côté de madame Aubé-Maurice. J'aimerais vous entendre sur ce type de consultation là qu'évoque monsieur Bonnier Viger. Est-ce que c'est quelque chose qui existe? Est-ce que vous avez déjà vécu ça? Est-ce que c'est, bref, est-ce que vous avez un retour sur l'expérience si ça a déjà été tenté dans certains milieux, ce type d'assemblée citoyenne.

Joanne Aubé-Maurice

Oui, alors Joanne Aubé-Maurice, direction de la Santé publique du Bas-Saint-Laurent. Cette formule de consultation citoyenne où on va à la rencontre des citoyens puis on s'assure de leur donner l'espace pour qu'ils puissent s'exprimer, c'est vraiment une bonne pratique en santé publique là sur une diversité de projets, de dossiers, d'enjeux et puis habituellement, ce que ça permet de faire d'abord, il y a plusieurs niveaux de participation, il y a une forme d'information qui est rendue possible par les promoteurs dans ce temps-là auprès de la population. Le fait d'informer les gens, des fois, on a peur que ça suscite des attentes puis que finalement, on remplisse pas tout à fait les attentes qu'on a générées, mais des fois, à l'inverse, ça va plutôt avoir l'effet d'apaiser l'anxiété potentielle des gens.

Donc, une information transparente est reconnue comme étant un facteur pour apaiser l'anxiété potentielle des différents projets qui peuvent survenir sur un territoire. Déjà, ça, c'est un élément important. Après ça, au-delà de l'information, d'être capable d'interagir avec la population, d'entendre ses préoccupations, bien sûr c'est un autre facteur qui fait en sorte que les gens reprennent leur pouvoir d'agir puis se sentent davantage impliqués et donc vont plus facilement adhérer au projet. C'est sûr qu'il y a des bonnes pratiques toutefois à respecter quand on fait ça.

D'abord, il faut pas le faire simplement pour cocher qu'on l'a fait, il faut vraiment le faire avec l'intention réelle d'aller à la rencontre des citoyens. Il faut planifier le temps nécessaire, c'est sûr qu'on fait pas ça en 15 minutes puis on fait ça sur des horaires où la population est capable de se déplacer. On choisit des milieux où les gens vont se sentir bienvenus et on s'assure d'écouter les différentes perspectives. On gère les attentes, ça veut dire qu'on annonce aussi que bon, il y a peut-être pas 10 000 solutions, puis qu'on serait peut-être pas capable de tout prendre en considération, mais il faut être capable quand même d'être à l'écoute. C'est ce qui va faire que les gens vont se sentir partie prenante.

Et éventuellement, puis ça a été nommé pour les consultations en ligne, mais c'est intéressant aussi pour des consultations, en personne, d'être capable de donner une rétroaction sur la manière dont la consultation va avoir pu influencer ou pas le projet, puis pourquoi. Pourquoi est-ce qu'on a été capable de prendre en considération certains éléments, puis pas d'autres, parce que c'est ce qui va donner du sens pour la population à s'engager dans des processus consultatifs comme ça qui touchent leur environnement immédiat.

Antoine Morissette

Merci beaucoup madame Aubé-Maurice. Madame Moisset, comment vous réagissez à cette intervention-là de madame Aubé-Maurice par rapport aux bonnes pratiques entre autres là et là je reviens sur l'idée de l'assemblée citoyenne, peut-être qu'avec la précision de monsieur Bonnier Viger, ça vous clarifie un peu cette réalité-là, donc j'aimerais vous entendre.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. C'est sûr que c'est une bonne pratique. Malheureusement, dans certains cas, on sera pas capable de la mettre en place au ministère comme madame, je suis désolée, je vois pas son étiquette, a mentionné...

Antoine Morissette

Aubé-Maurice.

Sophie Moisset

Madame Aubé-Maurice, comme vous le mentionnez, il faut être capable de tenir compte de ce que les citoyens vont nous faire comme retour. Il y a des fois, on le sait, qu'on aura pas de marge de manœuvre et que pour la sécurité de la route, il va falloir y aller de cette façon. Ça, c'est un premier cas où si on consulte, mais qu'on sait qu'on n'est pas capable de prendre aucun commentaire en compte, c'est un petit peu gênant. Il y a aussi, on le rappelle, des fois où il n'y a aucun enjeu, il n'y a pas d'habitation, il n'y a pas de citoyens. Dans ces cas-là, ça engage beaucoup de personnel à l'interne chez nous, ça prend beaucoup de temps. Mettre en place une consultation, c'est plus de quatre mois de plus à réaliser. Il faut ensuite tenir la consultation, puis il faut être capable de traiter les résultats. Fait qu'on n'a pas toute cette main-d'œuvre à l'interne non plus. Fait que si on s'engageait à faire des, minimalement à venir en personne rencontrer les citoyens pour chacun de nos projets, on mènerait jamais nos projets à bien dans le fond, on a trop de projets pour être capable de faire ça pour tous les projets.

De nouveau, il y a certains projets, il y a pas d'enjeux, c'est de petite ampleur, il y a pas de citoyens, fait qu'il y aurait pas de plus-value dans ces cas-là à aller rencontrer la population, dans le fond, puisqu'il y aura pas d'enjeux.

Antoine Morissette

Merci, madame Moisset. Monsieur Roger, quand ce type d'encadrement là est dans un décret sur la consultation au sens large, est-ce que c'est un frein à la réalisation desdits projets? Vous avez évoqué avec ma collègue l'idée que dans un décret, ça peut être très bien encadré. Vous dites que dans le cas du programme, on n'est pas à cette étape-là encore. Il y a encore quelque temps devant nous. Mais quand ce type de conditions là émit dans un décret, comment ça influence le délai par exemple de réalisation des projets.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Je pense que c'est du cas par cas. Effectivement, comme madame Moisset mentionnait, dans le cas du programme, il est question d'entretien, il est question de petites interventions, de grosses interventions, d'interventions de

niveau d'étude d'impact. Donc, je pense qu'il va falloir quand même qu'on analyse le besoin en fonction, encore une fois, des préoccupations qu'on entend ce soir en fonction aussi de qu'est-ce que les experts vont nous dire.

Donc on va, dans un premier temps, encadrer cet aspect-là, sans dire qu'on va encadrer nécessairement des consultations pour tous les travaux, l'analyse nous le dira, on n'est pas encore rendu là, nous sommes encore à l'analyse d'acceptabilité environnementale. Mais quand c'est mis en place, on le met en place dans une connaissance de cause en sachant qu'on ne demande pas l'impossible non plus. Je veux dire, quand on met en place des conditions, des exigences, c'est discuté avec nos experts, on réfléchit à la faisabilité de mettre en place ce type d'exigence-là ou de condition-là. Donc normalement, c'est pas supposé influencer le projet ou la suite du projet.

Antoine Morissette

Donc vous, cette dernière affirmation-là que vous faites parce que je comprends qu'on peut pas le supposer à l'heure actuelle pour le programme qui est à l'analyse actuellement, mais par le passé vous l'avez fait pour certains projets spécifiquement, encadrer à la consultation comme vous avez évoqué avec madame St-Michel et vous confirmez que ça n'a pas été un facteur de délai supplémentaire par exemple au niveau de la réalisation du projet.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement, je l'ai pas fait personnellement dans le cadre de mes projets, toutefois j'ai eu des discussions avec la personne responsable au pôle d'expertise en impacts sociaux à la Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique qui m'a mentionné que c'était une manière de faire qui est applicable, qui est utilisable dans des contextes précis suite à l'analyse justement des projets. Donc oui, c'est une manière de faire, je l'ai pas fait personnellement dans le cadre de mes projets, c'était pas nécessaire. Mais quand c'est nécessaire, c'est quelque chose qu'on fait sans problème.

Antoine Morissette

Mais au sein de vos équipes ça a été fait et ça a été fait de manière à ce que ça influence pas les délais, c'est bien ce que j'ai compris.

Jonathan Roger

C'est la compréhension que j'ai eue avec la discussion avec mes collègues.

Antoine Morissette

Merci beaucoup, monsieur Roger. Merci, monsieur Bonnier Viger, pour votre intervention.

Hélène Chevrier, citoyenne

Antoine Morissette

Nous nous déplaçons maintenant vers Cap-aux-Meules pour accueillir madame Hélène Chevrier, puis ensuite on reviendra ici en salle à Rimouski. Donc, madame Chevrier, vous devriez être connectée avec nous.

Hélène Chevrier

Bonjour, bonsoir.

Antoine Morissette

Bonsoir, madame Chevrier, à vous la parole.

Hélène Chevrier

Je suis connectée.

Antoine Morissette

Excellent.

Hélène Chevrier

Je reviendrais au tout début, on a vu tout à l'heure dans la présentation de madame Sophie Morissette [SIC] qu'on avait décidé de faire un programme de protection, un programme décennal, etc., pour répondre aux exigences du ministère de l'Environnement. Alors, j'aimerais revenir sur cette question. Parce que j'ai l'impression qu'on a noyé la demande. Alors, j'aimerais savoir, est-ce que le ministère de l'Environnement a précisé sa demande? Est-ce que le ministère des Transports a tenté de savoir pourquoi le Ministère demandait qu'on fasse un programme d'adaptation aux Îles-de-la-Madeleine? Est-ce que, aux Îles-de-la-Madeleine, le Ministère considérerait qu'il y avait une urgence ou un gros projet, étant donné que les travaux sont majeurs, les difficultés de protection de la route sont importantes. Sont importantes.

D'abord, je voudrais savoir ça et je voudrais savoir si dans la grande région, la double région, est-ce qu'il y a d'autres situations où il y a des routes construites sur des cordons dunaires, c'est-à-dire sur des cordons étroits de sable qui seront insérés entre la mer et des lagunes. Est-ce que cette situation là, d'écosystèmes spécifiques particuliers, est-ce que ça se retrouve ailleurs dans la grande région? Mais d'abord, j'aimerais savoir de quelle façon le ministère de l'Environnement a demandé et a exigé que le ministère des Transports planifie davantage les interventions aux Îles-de-la-Madeleine.

Antoine Morissette

Je vais, si je comprends bien madame Chevrier, vous voulez savoir comment le ministère de l'Environnement a intégré la particularité maritime et insulaire des Îles-de-la-Madeleine dans la directive entre autres qui a été dirigée vers le ministère des Transports pour la réalisation de l'étude d'impact du programme, est-ce que j'ai bien compris votre question?

Hélène Chevrier

Non, le ministère des Transports a dit tout à l'heure qu'il avait décidé de concevoir un programme décennal d'adaptation à la demande pour répondre aux exigences ou aux demandes du ministère de l'Environnement. J'ai bien compris la présentation de madame Morissette [SIC].

Antoine Morissette

Parfait. Peut-être juste pour vous corriger, il manque plusieurs lettres pour que madame Moisset devienne madame Morissette, mais monsieur Morissette, c'est moi et c'est madame Moisset.

Hélène Chevrier

Excusez-moi.

Antoine Morissette

Il y a aucun problème. Je vais diriger la question vers madame Moisset justement.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, pardon, ministère des Transports. Oui, en effet, toute la base du programme est partie, dans le fond, d'un décret de soustraction dans lequel le ministère de l'Environnement a exigé du ministère des Transports que l'on produise un programme contre les aléas côtiers. Puis, dans le fond ça a pas été une décision unilatérale. Quand il y a ce décret qui a été émis avec cette condition, dans le fond après, il y a eu énormément de rencontres, que ce soit avec le ministère de l'Environnement, avec le ministère de la Sécurité publique, Sécurité intérieure maintenant, avec le MAMH, avec tous les grands ministères qui auraient pu être inclus là-dedans, ont été consultés. Il y a eu énormément de rencontres, il y a plus d'une quarantaine de rencontres pour s'assurer que c'était la bonne avenue à prendre et que ça répondait aux besoins de tout le monde dans le fond là, fait que c'est pas une décision unilatérale du ministère de l'Environnement ou du ministère des Transports, ça a vraiment été un exercice participatif où tout le monde est venu dire c'était quoi les enjeux qu'ils entrevoyaient parce que oui en effet aux Îles-de-la-Madeleine, il y a beaucoup d'interventions à prévoir, c'est une réalité, puis ça va pas aller en s'améliorant fait que tout le monde s'est assis à la table, il y a eu plusieurs rencontres puis on est arrivé à la conclusion que la meilleure possibilité c'était en effet de réaliser un programme d'intervention.

Antoine Morissette

Je comprends très bien et je pense qu'on va avoir besoin d'un peu de clarification sur ce fameux décret-là. On parle bien du décret de soustraction qui a été émis en 2023 pour les Îles-de-la-Madeleine qui est en cours jusqu'en décembre 2026. Je pense qu'on est, on est sur ce point là. Je vais commencer avec madame Moisset puis ensuite je vais aller voir du côté du ministère de l'Environnement comment ça a été, est-ce qu'on parle bien, un de ce décret-là? Puis deuxièmement, est-ce que vous pouvez nous dresser les grands contours du décret qui a été émis, le fameux décret de soustraction ou le décret d'urgence pour les Îles-de-la-Madeleine.

Sophie Moisset

Oui, Sophie Moisset, ministère des Transports, je pense qu'on parle du décret précédent encore parce que celui que vous mentionnez c'est le plus récent, mais là, pour pas dire de bêtises, je vais laisser la parole à mon collègue Jonathan.

Antoine Morissette

En effet, s'il y a plusieurs situations, j'aimerais ça peut-être qu'on clarifie s'il y a plusieurs encadrements des décrets qui sont en cours actuellement et qui ont éventuellement mené au programme, je pense que c'est important qu'on prenne le temps de clarifier tout ça.

Jonathan St-Laurent

Oui, en effet, ça nécessite certaines précisions. Je pense pas qu'on doit parler seulement du dernier décret qui a été émis le 1661, c'est le 2023. Je pense que c'est un enchaînement d'événements. On peut même reculer jusqu'en 2018 lors des premiers événements qui ont frappé plus durement les Îles-de-la-Madeleine. Ensuite, en 2019, il y a eu l'ouragan Dorian qui a refrappé de nouveau les sites qui étaient déjà fragilisés. Donc, on était déjà dans un ensemble de processus de situation d'urgence aux Îles-de-la-Madeleine sur une multitude de sites. Et ensuite en 2022, il y a eu l'ouragan Fiona qui est arrivé, qui a encore une fois frappé les Îles-de-la-Madeleine durement.

Donc malheureusement, c'est les Îles-de-la-Madeleine qui étaient visées principalement par les dernières tempêtes qu'on a vécues. C'est sûr que c'est l'ensemble du territoire de Bas-Saint-Laurent-Gaspésie, les îles, Îles-de-la-Madeleine, qui sont vulnérables à différentes tempêtes, mais plus spécifiquement les derniers événements ont ciblé cette région. Puisqu'on enchaînait les situations d'urgence avec des décrets de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts, c'est là que le ministère de l'Environnement a demandé à ce que le ministère des Transports regarde à des situations alternatives à juste être toujours en réaction en urgence. C'est pour ça que ça fait partie des conditions du dernier décret d'exiger qu'il y ait une mise en place, exemple, d'un programme, c'est le terme qui a été utilisé.

À ce moment-là, la formule, je pense, n'était pas encore décidée, comme l'a expliqué madame Moisset. La formule s'est décidée au cours de multiples consultations interministérielles des différents experts pour justement arriver à la meilleure solution pour faire face à l'augmentation des événements climatiques qui s'accroissent et qui augmentent la récurrence de certaines tempêtes et la fragilisation de notre réseau routier et de l'ensemble des autres infrastructures. Il y a certains décrets qui ont même fait l'objet pour la Municipalité, je me souviens plus exactement du numéro, c'est quelque chose qu'on pourra trouver si vous voulez, mais la Municipalité des Îles-de-la-Madeleine a même bénéficié d'un décret de soustraction également pour intervenir suite aux événements de Dorian et de Fiona.

Donc c'est, je rentrerai pas dans le détail précis de l'article du décret lui-même, mais c'est un enchaînement de situations où ce que je pense qu'il faut arrêter d'être en urgence et en réaction et on veut plus davantage être en prévention. C'est d'ailleurs là-dessus qu'on a beaucoup travaillé avec le ministère de la Sécurité intérieure et le ministère de l'Environnement pour trouver une situation où on veut être mieux planifié, on veut avoir des interventions beaucoup plus ajustées et qui intègrent davantage les enjeux du milieu. Et pour ça, il faut être en

prévention et c'est le programme lui-même qui répond à ça. Donc, c'est l'ensemble de ces événements-là qui a mené au dépôt du programme d'étude d'impact en 2024.

Antoine Morissette

Monsieur Roger, évidemment je vais vous demander les compléments d'information sur cette réalité-là de l'enchaînement peut-être de situations et de tempêtes qui ont mené bon, d'une part à des décrets d'urgence qui permettaient de réaliser des travaux comme le décret le dit en urgence, et vous du point de vue du ministère de l'Environnement quelle a été votre réflexion à la suite de ces décrets-là pour qu'on en soit aujourd'hui face à un programme.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Donc, je vais laisser mon collègue, François Delaître, qui est disponible en ligne, répondre à cette question-là parce qu'il a participé à l'élaboration de la fameuse condition 5 de décret ici qui est question du décret de 2019. Donc François Delaître sera mieux placé pour...

Antoine Morissette

Oui, puis on va peut-être demander de présenter cette condition-là s'il vous plaît. Je pense que si vous avez interpellé monsieur Delaître, il est connecté en ligne puis devrait apparaître.

François Delaître

Je suis connecté, est-ce que vous m'entendez?

Antoine Morissette

On vous entend très bien, monsieur Delaître, vous avez suivi, je pense, monsieur Roger, vous passer la parole concernant les décrets d'urgence ou les décrets de soustraction.

François Delaître

Oui, tout à fait. Bonsoir tout le monde. En effet, il faut comprendre qu'il y a un long historique avec entre autres avec le ministère des Transports sur les travaux devant être effectués en urgence. Et comme monsieur St-Laurent le disait, on a eu des discussions avec le MTQ pour essayer, pardon, le ministère des Transports pour essayer d'en venir à trouver une solution qui permettrait justement comme l'a dit monsieur St-Laurent d'être plus proactif, d'éviter de toujours être en réaction à des événements.

Une première chose, puisqu'on souhaitait aussi ardemment au ministère de l'Environnement, c'était que le processus de soustraction à la procédure d'évaluation environnementale soit évité le plus possible parce qu'un des éléments majeurs quand on soustrait à la procédure, c'est que toute la phase publique, entre autres celle qu'on vit ensemble en ce moment, est écartée. Donc, pour nous, la procédure de soustraction doit être une mesure d'exception et là, on était comme pris dans une espèce d'enchaînement où on était constamment en réaction, on n'arrivait pas à reprendre le dessus pour éviter justement ça.

Donc, effectivement, dans le cadre du décret 1060-2019, qui fait suite à la tempête de Dorian, on a eu des discussions avec le ministère des Transports, on les a amenés à prendre un

engagement qui était, effectivement, de nous déposer un avis de projet pour entamer la mise en œuvre d'un programme, c'est le programme dont on parle ensemble ici ce soir. Puis une des conditions qui était au décret suivant la recommandation qu'on avait faite, c'était que le ministère des Transports fasse un suivi régulier sur l'avancement dans le fond de sa réflexion sur ce programme-là pour qu'on demeure partie prenante des discussions et qu'on puisse les accompagner dans le développement de ce programme-là. Ça, c'est un peu la genèse, si je peux dire, du programme dont on discute ce soir.

Antoine Morissette

J'ai peut-être deux questions simples. Où est né le programme et pour qui il a été créé?
Monsieur Roger?

Jonathan Roger

Je laisserais la parole à monsieur Delaître de continuer la réflexion.

François Delaître

Je reviens un peu sur ce que je disais, l'idée c'était de trouver un mécanisme qui allait nous permettre d'être plus dans la planification, mais aussi de trouver un mécanisme qui nous laissait une certaine forme de souplesse pour être capable de s'adapter à l'évolution du milieu. On sait que c'est un milieu qui est quand même très dynamique, les tempêtes, évidemment, c'est difficile à prévoir. Donc, on voulait essayer avec le ministère des Transports et les partenaires, d'essayer de mettre en place un mécanisme justement qui allait nous permettre de planifier dans la mesure du possible des interventions qui étaient mieux adaptées au milieu d'accueil, au milieu d'insertion, mais aussi qui nous permet de prendre en compte un événement qui arrive de façon imprévisible comme une tempête, comme les dernières tempêtes dont on a été victime dans ces secteurs.

Antoine Morissette

Mais, je vais poursuivre avec vous parce que je pense que vous allez peut-être pouvoir poursuivre dans la réflexion, pour poursuivre dans la question de madame Chevrier, est-ce que la réalité est que ce sont essentiellement les décrets émis aux Îles-de-la-Madeleine à la suite de tempêtes qui font, je dirais, la genèse ou l'élément déclencheur du programme et que tous les autres sites et/ou territoires identifiés par le programme ou visés par le programme sont peut-être, ont peut-être été inclus finalement un peu plus tard dans le processus. Bref, cet élément déclencheur là qui, de ce que je comprends, c'est les décrets dans lesquels il y avait des conditions de déposer un programme. Est-ce que c'est essentiellement pour les Îles que ç'a été créé là ?

François Delaître

C'est sûr que les événements qui ont eu lieu aux Îles, c'est un des, ce sont des événements qui ont pris une part importante dans notre réflexion, mais ça remonte quand même à avant ça, les décrets de soustraction avec entre autres le ministère des Transports, on en a eu aussi beaucoup, bien beaucoup, on a eu quelques-uns en Gaspésie, il y en a aussi au Bas-Saint-Laurent, donc ce sont des cas de figure auxquels on est confronté depuis déjà un certain temps. Ça fait longtemps qu'on tente de trouver des solutions pour éviter justement de tout le temps

être en réaction et éviter le processus de soustraction. Il y a des tentatives qui avaient été faites au début des années 2000 justement pour faire une étude d'impact avec le ministère des Transports au début des années 2000 pour toute la péninsule gaspésienne, ça avait pas abouti, mais ce que je veux dire par là, c'est que ça fait longtemps qu'on tente de trouver une façon de faire.

Donc oui, les Îles, pour répondre à votre question, oui, les Îles, c'est un élément parmi les éléments déclencheurs, mais ça faisait déjà un certain temps qu'au ministère, on réfléchissait à ça pour essayer de trouver une façon de faire avec le cadre légal applicable qui nous permettait de répondre à cette situation.

Antoine Morissette

Peut-être sur la question où il a été conçu finalement, c'est-à-dire que tout à l'heure on parlait de la coordination qui se fait peut-être à l'échelle du Bureau de projets, mais c'est pas nécessairement à l'échelle par exemple des directions régionales. Est-ce que le programme a été conçu en coordination de vous, ministère de l'Environnement et des directions générales ou le ministère des Transports justement a eu des discussions avec vous et avec probablement le ministère de la Sécurité intérieure également pour aboutir à un programme et éventuellement le faire appliquer à l'échelle régionale?

François Delaître

On a eu bien en amont, depuis plusieurs années, même en amont de dépôt de l'avis de projet, on avait déjà entamé des discussions, nous au ministère de l'Environnement avec le ministère des Transports. Une fois que l'avis de projet a été déposé par le ministère des Transports, à ce moment-là, c'est la procédure d'évaluation environnementale qui est enclenchée et puis là, on a mis dans le bain, si je peux dire, l'ensemble des ministères et organismes, dont l'expertise était pertinente, que ce soit à l'intérieur de notre ministère ou de d'autres ministères de l'appareil provincial. Donc, tous les intervenants pertinents ont été impliqués rapidement dans l'analyse du programme pour apporter leur contribution dans la mise en œuvre de ce programme-là.

Antoine Morissette

Peut-être juste pour répondre à ma question, quand vous dites tous les intervenants, c'est autant les intervenants régionaux que les intervenants à l'échelle par exemple des directions régionales?

François Delaître

Je veux dire oui, tous les intervenants de l'appareil gouvernemental, que ce soit nous, direction à l'intérieur du ministère, par exemple, les directions régionales du ministère de l'Environnement, les directions centrales d'expertise et les autres ministères, Sécurité intérieure, Tourisme, Santé et Services sociaux par exemple.

Antoine Morissette

Parfait, je vais passer la parole à ma collègue.

Linda St-Michel

Monsieur Roger, il y a peut-être quelque chose qui m'échappe, mais si je comprends bien, hésitez pas à me corriger, le programme est une des raisons pour lesquelles on l'a mis en place pour essayer de pallier aux différents décrets d'urgence. On comprend bien que, lorsqu'il y a des décrets d'urgence, ça le dit, c'est urgent, il y a des éléments de la procédure, pas qu'on évite, mais en tout cas qu'on accélère, parce qu'il y a un événement d'urgence. J'ai de la misère à comprendre dans le cadre du programme où madame Moisset nous a dit qu'environ une vingtaine de projets qui seraient assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts, en quoi le programme va faire en sorte que ça va accélérer les choses par exemple, et qui plus est va permettre, par exemple, qu'on n'échappe rien, chose que peut-être on pouvait soupçonner quand on fait un décret d'urgence.

Peut-être que je comprends pas bien la dynamique de la chose, mais les projets qui sont visés par, je vais l'appeler par un article 22, vont passer dans la, j'appelle ça la machine à saucisses, vont passer dans la machine d'autorisation du ministère. L'élément d'urgence est pas cité, est pas ciblé, mais il va y avoir des éléments comme entre autres, monsieur Delaître l'a bien dit, l'aspect peut-être public, consultation, va être peut-être réaménagé, revu par le ministère des Transports, mais on l'abordera pas comme on l'aborde dans une procédure d'évaluation des impacts. Je ne sais pas si vous comprenez bien mon questionnement, c'est qu'on... essaie de pallier à des décrets d'urgence, parce qu'on comprend que sur le plan environnemental, entre autres, c'est pas adéquat. Mais avec le programme, est-ce qu'on fera pas en sorte d'éviter aussi certains éléments qui étaient prévus par la procédure d'examen des impacts?

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Donc oui, on comprend bien votre question, je vais laisser mon collègue Vincent Villeneuve.

Vincent Villeneuve

Oui, Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. C'est une bonne question parce qu'en fait, je pense que la distinction qu'il faut faire c'est que le programme ne vise pas forcément à accélérer la réalisation des projets, vise plus à mieux encadrer finalement les particularités ou les composantes qu'on souhaiterait pouvoir analyser dans un tel projet qui surviendrait dans un horizon de temps de 10 ans tel que proposé par le MTMD. Ce qu'il faut savoir c'est que, puis monsieur Delaître l'a abordé tout à l'heure, un décret d'urgence, donc une soustraction à l'application de la procédure, le dit là, la procédure ne s'applique pas, l'intervention urgente passe dans un processus ministériel, voire dans certains cas, peut même être soustrait d'une autorisation 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, par exemple dans certains cas. Dans un contexte comme ça, on n'a aucune consultation publique assurément sur l'intervention qui est envisagée. Les ministères et organismes que nous on consulte dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale ne sont pas impliqués de facto dans l'analyse ou les réflexions de ces interventions-là que nous, on peut en faire avant qu'elles prennent place.

Donc, ce que le programme vise à faire, c'est d'assurer un cadre applicable aux différents cas types qu'on rencontrerait dans la durée de vie du programme parmi les 228 sites, mais au final les 97 qui seraient réalisés selon la priorisation des sites au fil du temps. Donc, c'est de s'assurer dès maintenant en amont de rencontrer les problématiques qu'on voudrait adresser

avec une solution X. C'est d'identifier les composantes ou les particularités qu'on souhaite aller chercher dans les réflexions qui vont alimenter finalement le MTMD dans sa conception, son arrimage avec le milieu, les suivis, les compensations par exemple et autres composantes d'analyse finalement qui mènent à cette décision-là ou une proposition d'une intervention à réaliser.

Donc, c'est pas un, au risque de me répéter, c'est pas un souci d'accélérer le processus. Le MTMD a déjà ses procédures internes d'élaboration de projets, avant, préprojets, différentes étapes là, je sais pas ferré là-dedans, mais l'idée c'est de s'assurer que les préoccupations par exemple des ministères et organismes, on peut penser par exemple au MAMH, on peut penser au Tourisme, soient *de facto* prises en compte dans le cadre qui sera administré par le MTMD en conformité du décret qui serait émis pour en arriver au terme de la machine à saucisses, pour reprendre vos termes avec une intervention qui serait proposée au ministère de l'Environnement subséquent en autorisation ministérielle 22.

Linda St-Michel

Si je comprends bien, vous allez établir, toujours pour les vingtaines de projets dans les 97 sites ciblés, planifiés, vous allez établir comme un cadre d'analyse avec j'imagine des éléments à prendre en compte, par exemple les avis de vos professionnels, de vos collègues. Et c'est ce cadre-là que vous allez appliquer, peut-être pas *de facto* pour tous les sites, mais semblable à par exemple aux 20 sites ou 15 sites qui feraient en sorte qu'ils passeraient au niveau de la procédure. Fait que à quelque part, ça va accélérer quand même la procédure, mais ça va rentrer quand même dans votre cadre d'analyse, est-ce que c'est ce que je comprends bien?

Vincent Villeneuve

Oui, Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. Effectivement, j'avais pas saisi ces aspects d'accélération, pardon. Effectivement, le fait d'avoir une seule étude d'impact pour le programme dans son entièreté, au final, selon les assujettissements à la procédure, ça aurait été 47 études d'impact qui auraient été nécessaires pour le MTMD. Donc le fait d'en faire juste une qui serait applicable avec les mécanismes puis avec les particularités des différents secteurs, des différents types d'intervention qu'on peut déjà analyser nous avec les informations disponibles va effectivement accélérer entre guillemets le processus de réalisation si l'intervention est jugée acceptable rendu à ce moment-là d'une intervention pour un site donné, une intervention d'ampleur qui aurait déclenché la procédure effectivement.

Les préoccupations de considération, d'analyse et d'évaluation des impacts de ces interventions-là vont déjà avoir été d'une part prises en compte avec les informations disponibles par rapport aux différents sites, on parlait de la fiche descriptive des différents sites et tout ça tout à l'heure. C'est une information qu'on bénéficie déjà dans l'étude d'impact, mais ensuite au moment du traitement d'une intervention pour un site donné d'une ampleur procédure, on fait plusieurs sauts là, mais l'idée c'est que les préoccupations qu'on aurait eues dans l'application de la procédure, à ce moment-là, eu égard à un programme, soit déjà d'entrée de jeu prévues dans la mécanique de réflexion et de conception des interventions du MTMD à ce moment-là. Donc, d'où le fait, par exemple, tout à l'heure on parlait de consultation publique, la consultation publique, considérant qu'on ne déclencherait plus la procédure dans un tel cas postdécret, découlant du décret du programme s'il est autorisé par le gouvernement, l'idée c'est

qu'il y ait des processus de consultation publique qui soient prévus pour ces sites-là pour pallier à l'absence d'un mandat du BAPE par exemple dans ces cas-là.

Donc c'est toutes des particularités qu'il faut réfléchir, l'appareil gouvernemental dans la procédure d'évaluation environnementale actuellement pour s'assurer que les préoccupations puis les éléments, composantes, parties prenantes, qu'on voudrait adresser dans un cadre régulier puissent l'être dans le cadre, dans la machine à saucisses pour reprendre vos termes, qui est prévu pour la suite dans la mise en œuvre du programme.

Antoine Morissette

Merci beaucoup, merci, merci beaucoup madame Chevrier.

Julia Santos Silva, accompagnée de Patrick Morin, pour le Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent

Antoine Morissette

Donc, j'avais annoncé après cette intervention qu'on reviendrait ici à Rimouski. Donc c'est madame Julia Santos Silva. Par la suite, on va retourner aux Îles pour deux autres interventions. Donc, madame Santos Silva, vous pouvez vous présenter. Bonsoir à vous deux.

Julia Santos Silva

Bonsoir, je suis accompagnée de Patrick Morin. Donc, notre question, elle porte sur l'analyse multicritère qui va être réalisée pour comparer les options d'adaptation et choisir une solution pour les différents sites. Donc, nous, on comprend que des équipes seront formées pour réaliser cette analyse-là, qui comporte donc une pondération et une notation en fonction des critères ou de catégories de critères préétablis. Et nous, on se demande, est-ce que les ministères comptent impliquer des acteurs de la société civile dans cette analyse-là et dans les choix des solutions d'adaptation, puis si oui, comment?

Antoine Morissette

Merci, madame Santos Silva, très clair. Madame Moisset, sur l'analyse multicritère?

Sophie Moisset

Oui, en effet, il va y avoir en fait, c'est deux analyses critères qui vont être réalisées à différents moments du projet pour venir comme l'orienter, fait que la première analyse multicritère va être vraiment très générique, puis la deuxième là va rentrer un petit peu plus dans le détail. Comment les équipes vont être formées dans le fond, ça va être des gens soit uniquement à l'interne du ministère des Transports pour la première analyse multicritère qui est plus générique. Puis pour la deuxième, ça va être un panel avec la firme qui aura été mandatée pour réaliser cette portion du projet, donc il y aura pas en tant que tel de personnes extérieures au ministère ou à la firme qui vont se joindre à ce processus. Par contre, on a intégré un sondage qu'on envoie à la Municipalité à cette étape-ci pour venir qui, dans le fond, qui viennent donner leur avis sur certains aspects du projet. Fait que dans ce sondage, on ne mentionne pas quelle

serait la solution qu'on souhaite mettre en place. On vient seulement demander à la Municipalité, si je résume là, dans le fond, est-ce que vous aimeriez que le ministère des Transports porte une attention un petit peu plus soutenue au paysage? Ou, à l'inverse, un petit peu plus aux activités et aux usages qui ont lieu sur le site où on va intervenir. On récolte ces résultats-là, puis on va appliquer cette pondération à la catégorie qui est concernée, qui est qualité de vie des citoyens et récréotourisme, si je me trompe pas sur le terme. C'est vraiment la Municipalité qui va venir donner sa propre pondération.

Antoine Morissette

Mais dans le cas par exemple de la société civile, donc tout repose sur l'organisation municipale qui va être responsable de la représentativité de la société civile. Il y a pas de, dans la deuxième analyse multicritère, il y a pas de consultation ou d'intégration d'individus par exemple, de la société civile ou d'organismes de la société civile qui pourrait contribuer au-delà des Municipalités?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Dans l'exercice même, non. Par contre, en amont de réaliser cet exercice, il y a toujours une gestion des parties prenantes qui est réalisée pour chacun des projets qui va débiter. Fait que dès que des parties prenantes vont être identifiées, on va les rencontrer. Fait qu'à ce moment-là, avant même de passer à cette étape de la deuxième analyse multicritère, elles vont pouvoir nous avoir donné toutes les informations qu'elles jugent pertinentes. Fait quand on va nous, à l'interne ou avec la firme, amorcer l'analyse multicritère, ce sera déjà toutes des informations dont on disposera.

Antoine Morissette

Et leur contribution, est-ce qu'elle est, là vous parlez par exemple d'intrants dans l'analyse multicritère, mais est-ce que leur contribution est autre que de fournir par exemple des, je vais appeler ça des données à l'outil ou il y a d'autres éléments... la pondération des critères par exemple, ou autres éléments qui pourraient, auxquels ils pourraient contribuer, est-ce qu'ils peuvent faire évoluer aussi l'outil d'aide à la décision, c'est-à-dire que si actuellement vous dites c'est une firme, et cette firme-là est responsable par exemple de faire rouler une des deux analyses multicritères et que par exemple vous avez une contribution de la société civile qui dit tel critère, ça devrait être intéressant de le mettre, quelle est la possibilité ou la contribution de ces individus-là ou de ces contributions-là, comment peuvent-elles être intégrées dans l'outil d'aide à la décision?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Pour la première partie de la question, donc non, il y aura pas d'autres implications. Nous, en effet, les parties prenantes, s'il y en a, vont nous donner toutes les informations qu'elles jugent importantes qu'on prenne en compte. Puis en parallèle, on envoie le sondage à la Municipalité, la Municipalité nous répond, on applique cette pondération, ça c'est vraiment les deux seuls aspects où les gens à l'externe du ministère des Transports ou de la firme vont pouvoir participer. Pour la deuxième partie où vous mentionnez, s'il y a un site donné, il y aurait quelque chose de très important à prendre en compte, qu'il faudrait rajouter un critère, par exemple, ça, c'est une possibilité qui sera évaluée au cas par

cas. Dans le fond, là, on a prévu une grille comme prédéfinie qui va couvrir l'ensemble de nos projets, un peu pour rejoindre ce que disait monsieur Villeneuve. Le but, c'est d'harmoniser nos pratiques puis de gagner du temps en déposant toujours la même information de la même manière auprès du ministère des Transports pour qu'eux, ils analysent nos projets également plus rapidement parce qu'ils auront pris déjà connaissance de la grille. Mais pour certains cas, rien n'empêche qu'on ajoute des critères si besoin. Par contre, aucun critère ne sera retiré.

Antoine Morissette

Si vous me permettez, j'essaie d'avoir une vision peut-être un peu plus haute de la chose là. Je vais laisser tomber les analyses multicritères, les algorithmes, je veux parler peut-être de l'outil d'aide à la décision. Ma question va être assez simple, quel contrôle vous avez sur cet outil-là?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Dans le fond, ce qu'on appelle l'outil d'aide à la décision dans le cadre du programme, ça va être dans l'ordre des choses, ça va être de réaliser une première analyse multicritère qui est très générique. Ça, c'est fait 100% à l'interne du ministère des Transports. Donc, on a le contrôle au complet là-dessus. La deuxième étape, c'est de réaliser le sondage auprès de la Municipalité. Ça, c'est aussi quelque chose que nos équipes à l'interne s'occupent de réaliser. Donc, on a le contrôle là-dessus. Ensuite, on va consulter ce qu'on a appelé un algorithme d'évaluation des impacts.

Dans le fond, il y a eu une vaste revue de la littérature qui a été faite. Toutes les données ont été compilées dans une base de données qu'on est capable de venir interroger. L'outil a été livré au ministère des Transports. On peut l'utiliser comme on a envie. Si on avait la possibilité, on peut venir le bonifier, si on avait plus de lectures à ajouter pour venir nourrir la machine en quelque sorte. Mais ça, c'est aussi quelque chose qu'on réalise 100 % à l'interne. On va appeler ça rouler l'algorithme, en quelque sorte, lui faire générer les résultats. C'est quelque chose qui est géré à l'interne puis, une fois que l'algorithme nous a donné les informations, ça va également devenir des intrants pour réaliser la deuxième analyse multicritère qui, elle, est plus détaillée puis qui elle, à la fin, avec un calcul mathématique, va nous arriver à nous dire la solution pour ce site-là qui semble être la meilleure, c'est celle-ci.

Antoine Morissette

Puis vous dites qu'il y a des parties qui sont réalisées à l'interne, mais l'algorithme, on revient sur l'algorithme puis je m'excuse de revenir sur l'algorithme, je voulais peut-être m'en extraire un peu, mais vous m'avez ramené à l'algorithme, c'est clairement indiqué dans votre documentation que cet algorithme-là a été développé par l'Université du Québec à Rimouski et que vous avez pas le contrôle des paramètres et vous avez répondu à cette question-là à plusieurs reprises et vous avez persisté et là ce que vous me dites ce soir, c'est pas cohérent ou c'est pas dans le même esprit que ce que vous avez répondu lors des différentes questions qui vous ont été acheminées par le ministère de l'Environnement en amont de la consultation de ce soir.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Dans le fond, je me suis peut-être mal exprimée. À l'interne, on peut l'utiliser complètement indépendamment. On n'a pas besoin de l'Université du Québec à Rimouski, on n'a pas besoin d'eux pour qu'ils nous génèrent des résultats puis qu'ils nous les transmettent. L'outil a été livré complètement au ministère des Transports. Par contre, c'est sûr qu'on n'a pas toutes les formules mathématiques en arrière, tout l'algorithme qu'il y a en arrière de ça. Ça, on n'a pas de contrôle là-dessus. Il a été bâti par l'Université du Québec à Rimouski. Par contre, quand il a été bâti, il y a eu des échanges entre l'Université du Québec à Rimouski et le ministère des Transports pour s'assurer que ça réponde à nos besoins.

Antoine Morissette

Et dans un cas où il y a un critère, où il a un élément X ou Y, je ne veux pas aller trop dans le fin détail, c'est pas nécessairement ça mon point, c'est de savoir, là je vais essayer d'être clair dans ma question, vous dites qu'il vous a été livré, que vous pouvez l'utiliser, vous pouvez le conduire. Dans cette conduite-là, si vous arrivez devant le fait, parce qu'on s'entend que l'algorithme va vous servir à identifier la solution, les solutions. Donc, cet algorithme-là qui vous permet d'identifier les solutions puis ensuite de mettre les solutions dans un processus en continu, le résultat de si on évolue dans les dix prochaines années, ces résultats-là qu'on obtient ne sont plus représentatifs de l'évolution du milieu, des connaissances ou de ce qu'on veut, comment vous faites pour le modifier cet algorithme-là? C'est peut-être là qu'on, c'est peut-être technique, mais je veux comprendre le contrôle que vous avez. Puis, s'il y a une décision qui est prise, par exemple, la société civile, un organisme X ou Y vous dit ce critère-ci ou cet élément-là devrait être intégré à l'algorithme, comment on s'assure de la traçabilité de la décision qui a été prise pour dire le paramètre on l'a changé pour telle, telle raison grâce à la contribution de tel ou tel organisme? Vous me suivez?

Sophie Moisset

Oui, Sophie Moisset, ministère des Transports. Dans le fond, je veux peut-être clarifier que la portion outil d'aide à la décision, c'est deux analyses multicritères et l'algorithme. La portion algorithme dans le fond elle ne nous aide, comment dire ça, là je vais commencer par dire qu'elle ne nous aide pas à choisir la solution dans le sens que l'algorithme quand on va le rouler, je vais appeler ça comme ça, il y a une page d'accueil où on choisit les ouvrages pour lesquels on voudrait de l'information. Puis on vient renseigner les variables du site où on souhaite intervenir. À part ça, on ne renseigne rien, puis l'algorithme fait ses calculs, puis il va nous sortir toujours des résultats sous la même forme.

Les structures rigides et réflexives vont toujours arriver en dernier parce que ça tient seulement compte des impacts. Fait que c'est une surprise pour personne, les murs, les enrochements, ça a des impacts. À l'inverse, la végétalisation va toujours sortir en premier. Fait que l'algorithme en tant que tel, il ne discrimine aucune des solutions. Il nous donne juste des intrants pour réaliser l'analyse multicritère 2. Fait si par la suite, par exemple, le MSI nous revenait puis nous disait à ce site précisément, là, ça serait pertinent d'ajouter ce critère. Ça, ça va se faire dans la portion analyse multicritère, dans la grille de l'analyse multicritère, qui elle a été bâtie à l'interne du ministère des Transports, puis qu'on peut ajuster sans aucun souci. Fait qu'il y a pas de, dans le futur, il y a pas d'éléments qui pourraient arriver, qui feraient qu'il faudrait qu'on change la

formule mathématique en arrière de l'algorithme. La seule chose qui pourrait se passer, c'est que la revue de la littérature a été faite jusqu'en 2019, puis on est maintenant en 2026, fait que peut-être que dans 5-6 ans, on va se dire, oh, ça serait intéressant d'engager quelqu'un pour refaire une revue de la littérature et venir en fond bonifier la base de données en arrière de l'algorithme, mais le calcul resterait toujours le même, puis il serait toujours valable, peu importe la situation.

Antoine Morissette

Je reviens sur ma question, vous dites que par exemple, et là je reprends vos mots, le MSI nous disait tel ou tel critère on devrait le changer. Donc est-ce qu'il y a un processus pour dire le MSI nous a proposé de changer tel critère donc on va l'intégrer. Et là je reviens à la question de madame Santos Silva, qu'en est-il de la société civile?

Sophie Moisset

Dans le fond, si un des experts ou une partie prenante ou peu importe à un site nous dit ça serait vraiment pertinent d'aller mettre ce critère, le ministère des Transports a 100% les pouvoirs pour aller ajouter ce critère.

Antoine Morissette

Parfait, c'est très clair la réponse à cette question. Je vais simplement compléter sur l'aspect intrant dans l'outil d'aide à la décision. Donc, juste pour bien comprendre, l'outil d'aide à la décision ultimement arrive avec des solutions. Les solutions seront évaluées. Il y a bon, un certain jugement qui se fait au niveau des experts qui sont mis à contribution, pardon, et la consultation ou disons la pondération des solutions, le choix final des solutions, il repose entre les mains de qui?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports, il repose dans les mains du ministère ou également de la firme dans certains cas qui va nous aider à réaliser cet exercice.

Antoine Morissette

Quelle est la part de la consultation publique dans le choix final de la solution?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports, pour les programmes qui auraient été d'ampleur étude d'impact, il y aurait une consultation qui aurait été réalisée, fait que ça, ça va rentrer en compte dans venir ajuster la solution. On a eu un exemple pour le projet de Mont-Louis, on a réalisé une consultation publique, on est arrivé avec une proposition, la proposition n'a pas atteint l'acceptabilité sociale, fait qu'on est retourné à notre table de travail, on a refait l'analyse multicritère 2 en quelque sorte avec les nouveaux intrants qu'on avait bénéficié lors de la consultation, puis finalement on est venu proposer une solution totalement différente.

Antoine Morissette

Parfait, merci. Assurément, on va reparler de l'outil d'aide à la décision. Je vous informe de ça. Je vais quand même me tourner vers monsieur Roger au ministère de l'Environnement. De votre côté, l'outil d'aide à la décision, je reviens toujours avec la question ici de madame Santos Silva. Comment vous considérez cet outil-là comme étant une solution adaptée et adaptable dans la réalité d'un programme?

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Donc, l'outil proposé par l'initiateur, l'outil d'aide à la décision, c'est un outil qu'on nous a proposé dès le début, qu'on a analysé, qu'on a consulté. C'est un outil qui est intéressant parce qu'il permet d'uniformiser, de standardiser un petit peu la démarche, qui rend un petit peu la démarche transparente. Donc, on trouve que c'est un outil qui est intéressant pour l'aspect acceptabilité parce qu'on est capable d'avoir une certaine traçabilité. Donc, c'est intéressant.

Sauf que nous c'est certain que c'est pas un outil qu'on va dédouaner, c'est pas un outil qu'on va dire qu'ils passent ça dans la machine et qu'est-ce qui sort au bout, nous on l'accepte. Nous on va venir baliser au-delà de l'outil, on va venir baliser les exigences nécessaires en termes de consultation, en termes de tous les aspects qu'on va cibler dans le cadre de l'analyse environnementale, mais l'outil en soi est un outil très intéressant, mais c'est ça c'est pas un outil que nous on va dédouaner, qu'on va autoriser en soi. C'est un outil qu'on trouve simplement pertinent dans le cadre du programme parce qu'il permet d'apporter une certaine standardisation dans la manière de faire.

Antoine Morissette

Au même titre qu'on a évoqué la discussion sur les consultations publiques, il y a quelques temps, comment vous pouvez baliser l'utilisation de cet outil d'aide à la décision dans la mesure où là on a un exemple ou en fait une question qui dit comment telle ou telle organisation pourrait contribuer à l'outil. Donc, vous de votre côté, comment vous envisagez pouvoir baliser cet outil-là parce que vous dites ce sera pas, on dédouanera pas l'outil, mais comment on peut le baliser?

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Donc sans dédouaner l'outil, on peut quand même aller voir les composantes qui sont incluses dans l'outil, analyser peut-être ces composantes-là, voir comment que l'implication du public, comment l'acceptabilité sociale est incluse dans l'outil. Puis moi, je vois dans cet angle-là d'approche qu'on peut venir baliser l'outil, mais ça va s'en tenir à ce niveau-là parce que tout qu'est-ce qui est de l'acceptabilité sociale ou des différents aspects qui pourraient être nécessaires à la considération de la variante finale pourrait être balisé en dehors de cet outil-là. Donc, je sais pas si ça répond à votre question? Je vais laisser mon collègue Vincent Villeneuve compléter.

Vincent Villeneuve

Oui, merci, Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. En fait juste pour clarifier l'aspect de dédouaner ou non, l'idée c'est que l'outil d'aide qui nous a été présenté par le MTMD a ses

opportunités, a un cadre qui est établi, qui présente les composantes, les préoccupations, les composantes valorisées de l'environnement, par exemple, ou sociales ou autres, qui seraient prises en compte dans leurs réflexions à eux, mais cet outil-là leur appartient. Au même titre qu'on pourrait faire affaire avec un autre initiateur de projet qui aurait son propre outil d'aide à la décision complètement différent de celui du MTMD. L'idée, c'est pas de venir « canner » dans un cadre rigide tel que peut l'être à l'occasion un décret gouvernemental, l'utilisation de cet outil-là immuable en date d'aujourd'hui. Cet outil-là va vivre, va respirer, va évoluer.

Donc, l'intention du ministère de l'Environnement dans la directive qui a été émise au MTMD il y a quelques années, c'était oui de définir l'outil pour mieux comprendre les intrants dans les réflexions du MTMD dans ses conceptions finalement. Le ministère de l'Environnement, par contre, se réserve le droit de questionner les choix de variantes ensuite au moment de l'analyse en cadre d'autorisation ministérielle. Puis justement, s'il y a un élément civil, par exemple les consultations publiques, on peut définir les différents livrables ou les différentes informations à transmettre dans ce petit paquet-là d'autorisations ministérielles 22, les informations qui ont alimenté le choix de la variante qui est proposé, qui tombe en analyse chez nous subséquemment.

Donc par exemple, si justement il y a un aspect consultation sociale ou un aspect archéologie par exemple qui est vraiment précis pour un site déjà identifié sur les fiches descriptives par exemple, bien là le Ministère peut questionner ces éléments-là, comment a-t-il été intégré dans l'outil d'aide à la décision ou dans les extrants de cette démarche-là, finalement de manière à ce qu'on puisse effectivement évaluer est-ce que l'analyse de variantes qui a été effectuée est complète, satisfaisante ou alors demander des ajustements ou de prendre en compte un nouvel élément du milieu qui a été oublié par MTMD dans sa démarche. Donc l'idée, pour fermer la boucle vite vite, c'est l'outil est un outil qui appartient au MTMD, comment la recommandation qu'on pourrait faire au ministère de l'Environnement, au Conseil des ministres, ce serait pas d'autoriser l'outil d'aide à la décision comme mécanisme de réflexion pour le programme, mais ça demeure un outil propre au MTMD qui va alimenter la réflexion de ce qu'on analysera ensuite avec les particularités nécessaires.

Antoine Morissette

Madame Duluc, je vais aller vers vous parce qu'il y a quand même une contribution de Pêches et Océans Canada au niveau des autorisations qui doivent être données en milieu littoral dans une certaine mesure. Évidemment, dans le choix des solutions, il y a certains critères et là, je sais pas comment vous avez été interpellé ou vous avez contribué à cet outil-là pour que ça puisse refléter la réalité et les compétences de Pêches et Océan Canada, puis auquel cas est-ce que les critères que vous avez proposés sont des critères qui peuvent aussi évoluer, donc bref comment vous voyez cet outil d'aide à la décision là dans le contexte des autorisations qui vous appartiennent?

Céline Duluc

Céline Duluc, ministère des Pêches et Océans Canada. Nous, dans le fond, on a produit deux avis de recevabilité pour l'évaluation d'impacts qui nous a été fournie. Dans les deux avis de recevabilité, étant donné que c'est des projets très globaux et que nous, on traite les projets vraiment ponctuellement selon la Loi sur les pêches avec différents facteurs dans la Loi sur les

pêches, le 34 et le 35.1, dans nos avis de recevabilité, on a été très global. On a dit qu'il y a des choses qu'on allait être capable d'ajuster, mais qu'on allait avoir besoin d'avoir la soumission de chaque projet individuellement pour être capable de faire une analyse complète. Fait que chaque projet devra nous être présenté. On a émis certains critères pour les techniques qui vont être mises, est-ce que ça va être des recharges de plage, des structures rigides, des structures plutôt souples? Quelles mesures qui vont être mises en compte pour la compensation? Parce que nous aussi, c'est important pour cette partie-là. Mais ce qu'on a vraiment mis en lumière là-dedans, c'est que dans le fond, il faut vraiment que chaque projet nous soit soumis individuellement pour qu'on soit capable de se prononcer de manière adéquate.

Antoine Morissette

Et à l'heure actuelle, à partir de l'analyse que vous avez, de l'analyse préliminaire, j'imagine que vous avez fait l'outil d'aide à la décision, est-ce que ça reflète les préoccupations, je dirais, de Pêches et Océans dans le sens où est-ce que les intrants, les critères et les différentes étapes proposées par le ministère des Transports reflètent votre réalité. Et quand je parle de votre réalité, c'est la réalité de Pêches et Océans Canada, on s'entend?

Céline Duluc

Céline Duluc, ministère des Pêches et Océans Canada. Oui, la plupart, dans le fond, il y a déjà des projets dans le fond au niveau de la compensation qui sont même en cours, qui sont en cours et même des suivis, c'est des réserves d'habitat pour la plupart, ça c'est au niveau de la compensation, donc les projets qui vont avoir un impact sur l'habitat du poisson, qui vont devoir être compensé. Puis, la plupart des projets qui nous sont proposés dans le fond dans l'évaluation d'impact sont similaires à des projets qu'on a déjà eus avec des Municipalités ou avec d'autres promoteurs. Que ce soit des recharges de plage, que ce soit des enrochements, que ce soit des structures mixtes, ce sont des choses qu'on a déjà dans nos projets, on sait déjà comment traiter les enjeux à ce niveau-là, au niveau de la Loi sur les pêches. C'est des choses qui sont en discussion, c'est en discussion aussi avec la province aussi, parce qu'au niveau de la compensation, il faut qu'on s'arrime pour ça, mais ce sont des choses qui sont connues dans notre réalité. C'est pas nouveau, ce sont des choses qui sont acceptées en général.

Antoine Morissette

Merci madame Duluc. Madame Moisset, peut-être une dernière question, puis ensuite on passera à un prochain intervenant, toujours dans la même voie. Quelle était la commande qui a été passée pour obtenir l'outil d'aide à la décision? Bref, quelle était la part des parties prenantes dans votre commande initiale? J'imagine que c'était un contrat par exemple que vous avez dû soumettre à l'Université du Québec à Rimouski. Quelle était la commande initiale et comment cette commande-là faisait ressortir la contribution des parties prenantes, quelles qu'elles soient? Et encore une fois, je reviens avec l'idée de la société civile. Est-ce qu'elle a été clairement exprimée dans la commande originale pour fabriquer cet outil?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports, ça, c'est une question qui va falloir que je prenne en délibéré parce que j'étais pas encore rendue au ministère des Transports, j'étais moi-même du

côté de l'Université du Québec à Rimouski à ce moment-là. J'ai pas la réponse ce soir, mais on va regarder ça.

Antoine Morissette

Parfait, vous nous ferez un suivi, on va l'accueillir avec plaisir. Merci à vous deux pour votre question. Je répète que le registre est toujours ouvert. Si vous voulez vous réinscrire, on va passer avec deux autres interventions aux Îles-de-la-Madeleine puis ensuite, je vous offre une pause.

François Gauthier, pour l'Association des sports de vents des Îles

Antoine Morissette

On va aller se rafraîchir. Donc, deux interventions aux Îles-de-la-Madeleine, donc de Cap-aux-Meules, monsieur François Gauthier.

François Gauthier

Bonjour.

Antoine Morissette

Bonjour.

François Gauthier

Je représente l'Association des sports de voile aux Îles-de-la-Madeleine, l'ASVI. C'est un organisme qui regroupe les amateurs de sport de vent comme la planche à voile, le *wingfoil*, le *kite surf*, excusez pour les expressions en anglais. Puis dans le fond, ce qui me préoccupe c'est, c'est certain que pendant les travaux, on a vu dans la présentation qu'il allait avoir des mesures qui allaient être prises pour particulièrement la sécurité. Ce qui me préoccupe surtout, ça va être plus à la fin des travaux quand les travaux vont être terminés, parce qu'on sait que pendant les travaux, premièrement les activités se font soit en mer ou soit en lagune, un peu partout aux Îles-de-la-Madeleine, puis des fois, les stationnements sont carrément sur le bord de la route, puis les véhicules peuvent aller très vite, 90 km/h et plus. Des fois le site pour aller de pratique est l'autre bord de la rue, alors les gens traversent la rue, il y a des enfants. Fait qu'il y a quand même un niveau de sécurité que je suis certain qui est pris en compte. Ça, c'est pour la sécurité, puis ensuite c'est pour l'accès aux sites. Idéalement ça prend un stationnement, il y en a pas toujours, quand il y a un stationnement c'est parfait.

Puis pour se rendre sur la berge, sur le littoral, dans l'eau, soit en lagune ou en mer, moi je me demandais, ma question c'était, lorsque les travaux vont être terminés, est-ce qu'il va y avoir des aménagements qui vont être laissés en place, qui vont finaliser de l'aménagement? D'être aménagé comme par exemple celle du pont du détroit que vous connaissez probablement qui est à Havre-aux-Maisons. Il y avait eu des travaux par le ministère des Transports puis quand ils ont terminé, ils ont aménagé le site. Ça a fait un stationnement qui maintenant est vraiment très sécuritaire par rapport à avant. Puis l'accès à l'eau est vraiment bien fait. Ça c'était vraiment une

belle, pour les amateurs, c'était un bon coup. Alors ma question est la suivante, étant donné qu'il y a différents sites, il y a pas toujours des activités nautiques où il y a des sites des travaux, mais est-ce qu'ils vont avoir des aménagements qui vont être aménagés pour les utilisateurs, les baigneurs, les gens de l'ASVI, comme par exemple celle du pont du détroit à Havre-aux-Maisons?

Antoine Morissette

Merci beaucoup, monsieur Gauthier, pour votre question. Globalement, madame Moisset, mais aussi plus spécifiquement le pont du détroit dont monsieur Gauthier évoque à Havre-aux-Maisons, donc peut-être parler en général des aménagements qui pourraient rester puis plus spécialement pour lui en particulier.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Pour cette question, je vais passer la parole à mon collègue Jonathan.

Jonathan St-Laurent

Jonathan St-Laurent, ministère des Transports, donc, pour répondre à cette question, je vais répondre en plusieurs volets, en fait, parce que c'est un cheminement qui se déroule en plusieurs étapes. Je commencerais par mentionner qu'au niveau des enjeux qui ont été identifiés dans l'étude d'impact, l'accès à l'eau fait partie des différents enjeux qui ont été identifiés, principalement dans le secteur de baie des Chaleurs, mais ça reste quand même que c'est des enjeux qu'on tient en compte dans le processus d'étude d'impact et dans le cadre des projets qui vont succéder dans le cadre du programme également. Dans le cadre d'un projet standard, donc, peu importe qu'on fasse partie du décret ou non, lors de la réalisation d'un projet, le ministère des Transports tient toujours compte des infrastructures en place, donc, que ce soit des accès et stationnements existants ou autres, donc ça fait partie des intrants qui sont documentés. On n'a pas l'habitude de défaire des choses qui sont existantes, à moins qu'il y ait un enjeu de sécurité bien sûr. Donc les stationnements qui sont existants, quand on fait des travaux, on remet toujours en état les lieux, ça fait partie du processus, des normes établies par le ministère des Transports. Donc, si on fait exemple, justement, référence au F-104, ça fait partie des intrants aussi qui sont tenus en compte dans le cadre de l'élaboration d'un projet.

Donc, s'il y a des parties prenantes qui ont des besoins particuliers, ils peuvent en faire mention en tout temps au ministère des Transports ou aux adresses qui ont été mentionnées préalablement à l'écran par madame Moisset, sinon dans le cadre des rencontres qui vont être faites avec les parties prenantes ou même dans le cadre du sondage avec la Municipalité ou ce que les organismes qui ont des besoins particuliers peuvent utiliser la voie de communication avec les Municipalités qui peuvent ensuite communiquer avec nous sur leurs besoins. Fait qu'il y a quand même plusieurs voies disponibles pour nous faire parvenir les différents besoins du milieu. C'est sûr que la notion de sécurité fait toujours partie de la priorité même du ministère des Transports, ça fait partie même de la mission. Donc d'avoir des accès sécuritaires, d'avoir des stationnements sécuritaires pour les usagers fait partie de la mission même du ministère donc c'est sûr et certain que ça fait partie des choses qui peuvent être tenues en compte si c'est

un besoin du milieu dans le cadre de l'élaboration d'un projet. Je sais pas si ça répond entièrement à la question ou s'il y a des éléments que j'avais oubliés?

Antoine Morissette

Peut-être, en fait, un élément sur le pont du détroit spécialement, sur la 199, en sortant de Havre-aux-Maisons, comme monsieur Gauthier le mentionnait, mais je veux peut-être ajouter un élément de comment la bonification, vous dites que vous remettez en état, mais est-ce qu'il y a un aspect bonification aussi de certaines infrastructures pour, par exemple, comme mesure d'atténuation ou éventuellement à la lumière de ce qui sera véhiculé par les gens comme monsieur Gauthier?

Jonathan St-Laurent

Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. Oui, ça fait partie des mesures de bonification qu'on appelle aussi peut-être, dépendamment des situations, des mesures d'atténuation également. Donc, s'il y a des accès à l'eau qui étaient présents avant, on va s'assurer de les maintenir ou de les aménager différemment pour que les accès soient sécuritaires. Le ministère des Transports n'a pas intérêt à remettre des accès qui sont non sécuritaires surtout pour les usagers, premièrement. Pour le site du pont de Havre-aux-Maisons, un monument qu'on appelle le F-104 chez nous, c'est un projet que je pense que l'objet même d'un décret gouvernemental si je me souviens bien à l'époque, mais...

Antoine Morissette

Je vous avais pas suivi sur le F-104 qui était, c'est ça qui m'avait comme glissé, F-104 c'est le pont...

Jonathan St-Laurent

C'est le pont du détroit de Havre-aux-Maisons, désolé, c'est son petit nom.

Antoine Morissette

Parfait, je le connaissais pas sous ce nom, mais donc vous aviez répondu à la question, je m'en excuse.

Jonathan St-Laurent

Désolé pour l'acronyme.

Antoine Morissette

Mais donc bref pour l'aspect bonification aussi, merci pour votre réponse. Merci, monsieur Gauthier.

Francine Lapierre, citoyenne

Antoine Morissette

On va passer maintenant toujours aux Îles-de-la-Madeleine à madame Francine Lapierre et ensuite on prendra une pause comme je vous l'avais annoncé.

Francine Lapierre

Bonsoir.

Antoine Morissette

Bonsoir madame Lapierre.

Francine Lapierre

Presque bonne nuit! J'ai une question, il y a actuellement des travaux sur les abords de la route 199, juste avant d'arriver sur l'île du Havre-Aubert. On voit que les travaux, c'est un site qui vient d'être aménagé. Je voulais savoir c'était quoi le projet? C'est quoi l'ampleur du projet parce qu'il semble que c'est déjà débuté? Puis, est-ce qu'il y avait eu une étude d'impact sur le milieu qui avait été réalisée avant de choisir ce site-là pour l'aménager? Puis finalement, est-ce qu'il va avoir aussi un réaménagement après les travaux? Parce qu'on parle aussi quand il y a des habitants qui sont là, mais là pour le visuel, quand même, il y a quand même un impact assez important en ce moment, parce que c'était comme une dune de sable, puis là ce qu'on voit, c'est un gros chantier.

Antoine Morissette

Parfait, la question est très claire, je voulais juste m'assurer auprès de l'initiateur qu'il savait exactement de quel site on parlait donc je vais passer la parole à madame Moisset.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Je vais passer la parole à mon collègue Jonathan.

Jonathan St-Laurent

Oui, Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. Donc, juste pour être sûr qu'on va effectivement de bien cibler le bon projet, je crois que ça fait partie du site d'entreposage à Havre-Aubert qu'on est en train de construire. Ce site-là ne fait pas partie du processus du programme d'étude d'impact actuel. C'est un site d'entreposage qui va servir à l'entreposage justement de sable ou d'autres matériaux pour rendre... Je vais reformuler, je suis désolé.

Dans le fond, le but, c'est vraiment d'aménager à plusieurs endroits aux Îles-de-la-Madeleine des sites d'entreposage pour faciliter justement l'entreposage de matériaux qui vont être utilisables à différents projets, comme on l'a vécu dans les dernières années avec plusieurs tempêtes pour minimiser justement la circulation sur les Îles, qui c'est quand même un milieu plutôt fermé avec la 199. On essaie d'avoir des sites déjà préparés pour faire de l'entreposage, pour faciliter l'accès, pour minimiser justement le camionnage partout sur les routes qui

maganent aussi le réseau routier, et d'être à proximité de différents sites dans différents secteurs pour avoir accès plus rapidement à des interventions pour des sites d'urgence.

Donc, pour répondre plus précisément, plus spécifiquement à la question, ça ne faisait pas partie d'une étude d'impact. C'est sûr que c'est un projet majeur global, mais qui a fait partie, qui a eu son autorisation environnementale. Donc l'environnement, il y a eu une autorisation ministérielle dans le cadre de ce projet-là, mais qui n'est pas dans le cadre du décret de soustraction. C'était une autorisation ministérielle à part entière.

Antoine Morissette

Merci, monsieur St-Laurent. Madame Lapierre, je vais retourner vers vous quand même pour m'assurer qu'on parle bien du site que vous avez identifié sur la 199 en allant vers Havre-Aubert, auquel cas c'est un site qui est pas dans le programme actuel, mais je veux simplement m'assurer qu'on était sur le bon site avec la réponse.

Francine Lapierre

Oui, effectivement, c'est le bon site, sauf que je me demandais est-ce qu'il y avait eu une consultation publique pour savoir où entreposer tout ce matériel-là parce que c'est quand même très gros comme site. Je pense que là, il est du côté de la mer, s'il avait été du côté intérieur, peut-être ça aurait été moins, ça aurait eu moins d'impact du côté visuel, côté environnement pour le visuel. Mais ça va quand même servir pour tous les projets qui s'en viennent. C'est ça?

Antoine Morissette

En fait, je vais me diriger vers l'initiateur. Je tiens juste à vous rappeler que la réponse qu'on a eue c'est que c'était pas dans le cadre du programme, mais ça va me faire plaisir d'aller vers l'initiateur pour juste compléter peut-être la réponse. Mais comme ça fait pas partie du programme évidemment c'est pas un site qui est étudié ou qui serait étudié dans le cadre de la consultation publique actuelle, mais ça va me faire plaisir de me retourner vers madame Moisset. Peut-être juste, l'aspect consultation publique sur le site. Bon, on s'est assuré que c'était le bon site, mais peut-être juste l'aspect consultation publique, puis après, ce sera tout.

Jonathan St-Laurent

Oui, Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. On n'a pas fait une consultation publique comme on peut l'entendre au sens de la processus, pour la procédure d'évaluation et d'examen des impacts. Le site a été choisi, il faut comprendre qu'aux Îles-de-la-Madeleine c'est un milieu avec une multitude d'enjeux écologiques également. Donc, il y a beaucoup d'espèces endémiques, il y a beaucoup de milieux humides, donc les cordons dunaires sont assez limités. Le choix du site a été pas mal orienté si on veut sur l'eutrophisation déjà du site existant pour éviter de détruire les milieux humides, d'empiéter sur des espèces à statut vulnérable, menacées ou susceptibles de l'être.

Donc, les choix des sites c'était très limité. C'est une ancienne carrière donc, il faut comprendre qu'on a choisi des sites un, stratégique en fonction des positionnements sur les Îles-de-la-Madeleine pour avoir accès à différents secteurs des différents sites suivis en érosion côtière, mais également en lien avec le minimiser au maximum l'impact de ces sites-là sur le milieu

dunaire qui est les Îles-de-la-Madeleine qui est un milieu très sensible. Mais non, il y a pas eu de consultation publique à l'échelle d'exemple d'une étude d'impact comme dans le cadre de la processus [SIC] d'examen et d'évaluation des impacts.

Antoine Morissette

Parfait, merci, madame Moisset, monsieur St-Laurent. Donc, écoutez, il est 22 h, 23 h aux Îles-de-la-Madeleine. Merci beaucoup pour d'ailleurs votre patience aux Îles. Le registre a pas bougé beaucoup depuis un certain temps donc je vais fermer le registre. Donc, ce sera tout pour les questions ce soir. On va prendre une pause puis on va terminer avec les interventions là, les gens qui se sont inscrits. Donc, on va prendre une pause de 15 minutes, oubliez pas qu'il y a une séance demain après-midi puis une séance aussi demain soir. Donc il y aura toujours possibilité de continuer à poser des questions, on va les accueillir avec plaisir, mais je pense qu'on a besoin d'un petit rafraîchissement tout le monde donc on prend une pause de 15 minutes.

Pause**Antoine Morissette**

Donc la commission va reprendre ses travaux, il nous reste quatre inscriptions, peut-être cinq.

Maxime Esther Bouchard, citoyenne**Antoine Morissette**

Donc je vais commencer par la première personne qui est sur la liste. Donc il s'agit de madame Maxime Esther Bouchard. Donc, on vous écoute, madame Bouchard.

Maxime Esther Bouchard

Bonsoir! Allô?

Antoine Morissette

Bonsoir, on est à l'écoute.

Maxime Esther Bouchard

Est-ce que vous m'entendez?

Antoine Morissette

On vous entend très bien, madame Bouchard, vous avez votre temps pour poser une question sur le programme.

Maxime Esther Bouchard

OK, c'est parce que je vous vois pas, puis c'est ça. Alors, monsieur le commissaire, je me demandais si je pouvais en tant que requérante, étant donné que j'ai pas pu tantôt poser mon résumé en fait là.

Antoine Morissette

Madame Bouchard, en fait, je vais vous donner deux informations. Vous avez été identifiée au niveau de, comme requérante. Votre requête est rendue publique sur le site Web du BAPE. Donc les gens qui voudraient la lire dans son intégralité peuvent le faire. Donc elle est rendue publique et accessible. Le moment pour lire des requêtes se fait en début de séance. Après les requérants, après les requérants...

Maxime Esther Bouchard

Ça a pris une heure et trente pour que le technicien puisse m'aider parce que le lien fonctionnait pas. J'ai patienté jusqu'à la fin pour vous demander la permission à vous et les deux autres commissaires et le public et les participants si je pouvais pas parce que moi je me suis préparée. Je serais très déçue si je pouvais vous adresser ce que je vous ai préparé.

Antoine Morissette

Écouter, madame Bouchard, je vais faire un arrangement avec vous, on va vous accueillir avec plaisir en deuxième partie, c'est spécialement pour l'expression des points de vue des participants et des participantes en deuxième partie. La deuxième partie débute le 15 juin, on se déplacera sur le territoire en fonction des gens qui voudront parler devant la commission donc je vous invite à signaler...

Maxime Esther Bouchard

C'est une question, c'est une question, mon résumé.

Antoine Morissette

Un résumé, une question, il y a une différence quand même importante. Vous avez droit à une question sans préambule.

Maxime Esther Bouchard

C'est pas long. Alors, j'y vais, madame, monsieur les commissaires...

Antoine Morissette

Une question sans préambule, madame Bouchard.

Maxime Esther Bouchard

Je suis un petit peu embêtée, c'est ça que j'avais préparé.

Antoine Morissette

Mais il y a aucun problème, allez-y avec une question, gardez votre requête et toute votre préparation pour la deuxième partie, je vous le...

Maxime Esther Bouchard

Non, mais c'est parce que c'en est un autre. C'était celle pour ce soir que vous m'a... aux tests préparatoires qu'on a faits avec vous dernièrement, ben moi je me, j'ai mis du temps là-dessus. C'est, c'est pas long. C'est pas long.

Antoine Morissette

C'est assurément du temps bien investi pour la deuxième partie, madame Bouchard, vous savez qu'il y a d'autres intervenants aussi après vous donc je vous demanderais de poser une question. Si vous avez pas de question, on vous reverra en deuxième partie avec grand plaisir.

Maxime Esther Bouchard

Bon, bien alors je vais finir... Alors (inaudible) de reconnaître officiellement le tracé réel de la route du Portage, de corriger la toponymie, de réaffecter la subvention du MTQ à ses destinations légitimes, de reconstruire la vraie route du Portage selon les normes et de sécuriser immédiatement les accès actuels. C'est ça, puis je vous demande d'intervenir pour rétablir la vérité, la sécurité et la justice pour moi, pour les usagers, pour la Haute-Gaspésie, la route du Portage (inaudible) en Haute-Gaspésie à la jonction 132 qui fait 500 mètres. En tout cas, ça a tout brisé ce que je voulais faire.

Antoine Morissette

Je vais vous avouer bien franchement que la qualité est pas exceptionnelle. Je regarde un peu autour de moi si les gens ont mieux compris que moi, il semblerait que non. Mais j'ai quand même saisi quelques bribes de votre intervention. Je vais essayer de rediriger la question vers, madame Moisset. On est au sujet de la route du Portage qui est la route à La Martre qui rejoint la route 132 et qui monte au sommet de la falaise entre, si ma mémoire est bonne, La Martre et Marsoui. Je sais pas si on est au bon endroit, peut-être avoir un petit topo de la situation et peut-être aussi m'aiguiller si ça fait partie du programme ou non.

Jonathan St-Laurent

Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. Je pense être capable de me situer, vu qu'on avait eu la question en séance d'information publique en lien avec la route du Portage également, et lors de cette question-là qu'on avait eue en séance d'information publique, on avait mentionné comme réponse, comme quoi que cette route-là n'était pas en bordure du fleuve Saint-Laurent, donc ne fait pas partie de la zone d'étude comprise dans le programme d'intervention en milieu côtier, malheureusement. Donc on peut comprendre l'intérêt pour madame Esther Bouchard en lien avec cette route-là pour un projet quelconque, malheureusement on n'a pas l'information ce soir puisqu'elle ne fait pas partie du programme lui-même.

Antoine Morissette

Un peu à l'image qu'on a faite avec madame Lapierre aux Îles-de-la-Madeleine. Avez-vous peut-être un petit topo de la situation? Je pense que c'est une route, si ma mémoire est bonne, qui avait été détruite lors d'une tempête 2016, autour de. Donc, est-ce que vous avez un topo peut-être de la situation ou vous n'avez aucune information? J'irai pas plus loin que ça, je vous avertis, juste peut-être un petit topo.

Jonathan St-Laurent

Non, malheureusement, je n'ai aucune information à l'heure actuelle, d'autant plus que je crois que c'est quelque chose qu'on avait validé, je crois, à la séance d'information, c'est une route de juridiction municipale, donc même pas sur la juridiction du ministère des Transports.

Antoine Morissette

Parfait, merci, monsieur St-Laurent, pour ces informations.

Alexandre Richard, citoyen**Antoine Morissette**

Donc, on va passer à la prochaine intervention. Monsieur Alexandre Richard, qui est au téléphone. Donc on a principalement des interventions en ligne puis une intervention ici en salle juste pour vous informer un peu qu'il peut avoir un certain délai avec les connexions. Donc, monsieur Richard, à vous la parole.

Alexandre Richard

Bonsoir, est-ce que vous m'entendez?

Antoine Morissette

Oui, bonsoir monsieur Richard, on vous entend bien.

Alexandre Richard

Excellent, donc je vais y aller avec ma première question. En fait, par rapport au projet, l'initiateur a mentionné qu'il y avait 228 tronçons en fait qui étaient dans cette étude-là. Puis je me demande, comme vous avez pu le voir dans ma requête d'audience, je vais essayer de concentrer tout ça en une question, mais c'est quoi au juste le... Ce programme-là décennal qui est proposé, c'est sur une période temporelle de 10 ans. Puis, le projet qui est proposé par le Ministère, il s'insère dans un projet parallèle de décarbonation qui s'étend sur à peu près 25 ans, jusqu'en 2050. Ma question c'est, comment, avant d'enclencher ce programme décennal là, comment le Ministère, l'initiateur, comment cette équipe-là a fait pour déterminer les critères d'arrimage avec la décarbonation 2050?

Antoine Morissette

C'était très clair, monsieur Richard, et là pour éviter une déception de votre part parce que je sais que vous participez régulièrement, on a déjà eu à interagir ensemble puis je vous ai entendu dire ma première question. Je voulais simplement vous signaler que ce soir, compte tenu de la participation, la commission avait décidé, a décidé plutôt d'autoriser une seule question par intervention. Donc ce sera votre seule et unique question pour ce soir, je répète que vous aurez la possibilité de vous inscrire demain après-midi et demain soir et donc je vais aller vers madame Moisset là sur l'arrimage du programme dans le projet de décarbonation à l'horizon 2050.

Alexandre Richard

Merci, si vous permettez, monsieur le président, pour accélérer le processus, je vous inviterais à proposer à l'initiateur de déposer cette question-là en différé.

Antoine Morissette

Je pense qu'on va laisser la liberté à l'initiateur de répondre à la question et de choisir la façon dont il y répondra. Madame Moisset, vous avez la parole.

Sophie Moisset

Pour cette question, je vais laisser la parole à mon collègue Jonathan.

Jonathan St-Laurent

Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. Il y a différentes façons d'aborder cette question, on parle ici d'une question quand même assez large quand on parle en lien avec le plan d'action pour la décarbonation de l'ensemble de l'appareil gouvernemental. Donc au niveau du ministère des Transports, c'est sûr que quand on regarde ce qui est mis en place, on oriente davantage les actions en lien avec la mobilité durable ainsi que l'électrification des transports, ce qui fait pas partie lui-même en lien avec le programme d'intervention en milieu côtier, même si on tient compte des changements climatiques. Le programme d'étude d'impact lui-même s'oriente davantage sur une saine gestion des gaz à effet de serre émis lors de la phase de construction des travaux. Il faut comprendre que les interventions visées ou incluses dans le cadre du programme, ce n'est pas des nouvelles, de nouveaux axes routiers comme un nouveau projet d'autoroute pourrait, exemple qu'on prendrait l'autoroute 85 qui, dans la région du Bas-Saint-Laurent, est un nouvel axe routier.

Donc, habituellement, ces projets-là prévoient l'augmentation potentielle d'émission de gaz à effet de serre. Alors que, dans le cadre du programme d'intervention en milieu côtier, toutes les infrastructures sont déjà existantes. Donc, on n'a pas anticipé une augmentation en lien avec la nature des travaux eux-mêmes, sauf à l'étape de construction. Donc, on n'a pas d'action très précise en lien avec l'inclusion dans la décarbonation. Ça fait pas partie des différents, pour l'instant, les projets ciblés ne font pas partie des grands projets identifiés pour être des carboneutres, comme certains autres projets dans la région de Montréal ont été identifiés. Toutefois, le ministère des Transports, dans le cadre de la directive qu'il a reçue du ministère de l'Environnement, a l'obligation d'inclure une, l'inclusion de toute adaptation aux changements climatiques et également l'évaluation à l'échelle du programme et à l'échelle des certains projets

soumis à l'étude d'impact, d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre et de proposer des mesures d'atténuation dans ce sens. Je crois que c'est dans ce sens-là que la réponse doit aller où est-ce que le ministère des Transports tient compte de la décarbonation et des actions que le gouvernement lui-même veut mettre en place et que les actions ciblées vont davantage cibler des mesures d'atténuation pour diminuer la quantité de gaz à effet de serre de nos chantiers.

Antoine Morissette

Merci beaucoup. Monsieur Roger, je vais me tourner de votre côté. Au ministère de l'Environnement, comment on évalue la, je dirais la cohérence en fait de la démarche du ministère des Transports dans cette perspective de décarbonation de l'appareil gouvernemental ou des objectifs de décarbonation.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Donc, effectivement, le Ministère a l'obligation depuis 2018 de considérer les changements climatiques dans le cadre de l'élaboration d'études d'impact. Plus précisément, l'article 5 du règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts doivent estimer les émissions de GES, qu'est-ce qui a été fait dans le cadre de l'étude d'impact. Donc, nous, qu'est-ce qu'on va analyser dans le cadre du programme? Ça va être premièrement les émissions qui pourraient être émises, l'estimation des émissions qui pourraient être émises, la construction des ouvrages, des solutions retenues, puis proposer des moyens pour réduire ces émissions-là. Mais comme monsieur St-Laurent le mentionnait, il est pas question de nouveaux tronçons, donc il est pas question de nouvel ajout de voitures ou de nouvelles distances supplémentaires comme par exemple l'ajout d'un pont ou l'ajout d'une voie supplémentaire, dans ce cas-ci, c'est certain qu'on lance des, des études plus poussées pour aller voir, pour aller estimer les gaz à effet de serre qui peuvent être émis. Donc dans ce contexte-là, c'est vraiment un contexte de maintien de la route face aux aléas côtiers. Donc il y a pas de besoin. Nous, on a consulté aussi notre Direction de l'adaptation aux changements climatiques ainsi que la Direction de l'expertise en décarbonation et l'efficacité énergétique qui ont défini que le projet était recevable et même acceptable.

Antoine Morissette

Parfait, merci pour le complément d'information, monsieur Roger. Madame Moisset, je pense que je vais aller peut-être un petit peu plus loin dans la perspective de la question de monsieur Richard. Quelles sont les alternatives à la route 132 qui ceinture la Gaspésie et la route 199 qui relie toutes les îles aux Îles-de-la-Madeleine.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Bien aux Îles-de-la-Madeleine, il n'y a pas vraiment d'alternative, à moins de prendre un bateau. Sinon, il y a juste ce lien routier là. Puis au niveau de la 132, notamment en Gaspésie et en Baie-des-Chaleurs, il y a quelques chemins de détour, mais c'est des chemins de détour de plusieurs heures, fait que ça revient un peu à pas vraiment d'autres alternatives, à part de nouveau circuler en bateau ou en avion.

Antoine Morissette

Mais quand vous pensez par exemple à une alternative de route de détour, comme vous le dites, ça implique plus de déplacements en voiture, en fait des déplacements en voiture sur de plus longues distances pour aller d'un point A à un point B. C'est ce que je comprends de ce que vous me dites. Et est-ce que dans votre réseau qui est sous la responsabilité du ministère des Transports, est-ce qu'il y a ce genre de détours ou d'alternatives là qui sont évalués?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. C'est sûr que c'est des choses qu'on prend en compte. Oui, s'il y a un chemin de détour, combien il y a de voitures qui peuvent circuler dessus, c'est quoi les conditions là-dessus? Ça, c'est toujours quelque chose qui va être pris en compte dans nos projets, oui.

Antoine Morissette

Et là, quelles sont les routes les plus optimales maintenant sur le territoire?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. En termes de chemins de détour, vous voulez dire?

Antoine Morissette

En termes d'émission de gaz à effet de serre.

Sophie Moisset

Euh là, je saurais pas vous répondre à cette question.

Antoine Morissette

Donc peut-être je vais aller un peu dans la même direction que monsieur Richard, peut-être prendre la question en délibéré pour évaluer si on utilise des chemins de détour, qu'est-ce que ça représente en termes de distance supplémentaire que les gens doivent faire en véhicule et auquel cas une estimation, je vous demande pas de faire de calcul, je vous demande des ordres de grandeur, d'estimation par exemple, d'émissions sauvées, évitées ou supplémentaires. Vous comprenez un peu le type de question. Évidemment, si vous avez un réseau qui le permet, si la réponse c'est on n'a pas de réseau qui permet de faire ces détours-là, bien ce sera la réponse à la question. Pendant que je vous ai au micro, j'ai oublié de vous faire un suivi, vous aviez pris une question en délibéré avant la pause et j'ai été informé que vous aviez une réponse à la question donc, je vous laisse aller.

Sophie Moisset

Oui, Sophie Moisset, ministère des Transports, on parlait du registre, dans le fond, qui vient lister tous les sites, les 228 sites, puis où est-ce qu'ils se situent, dans quelle municipalité, et s'ils sont planifiés ou non. Donc, je confirme qu'il y a pas la notion de planifié ou non dans ce registre.

Antoine Morissette

Parfait donc, vous allez déposer un document en conséquence à la commission.

Sophie Moisset

Oui.

Antoine Morissette

Parfait. Merci.

Sophie Moisset

Est-ce que je peux juste ajouter quelque chose?

Antoine Morissette

Oui, certainement, vous pouvez toujours ajouter quelque chose.

Sophie Moisset

Dans le fond ça se peut que dans le registre, il y ait des sites qui apparaissent à la fois planifiés et non planifiés parce que dans le fond à travers un même site, c'est une portion des fois qui va être planifiée, fait qu'il y aura peut-être cette notion-là à garder en tête, un site ne va pas être forcément identifié clairement planifié ou non planifié, juste à garder ça.

Antoine Morissette

On prendra connaissance du document puis on vous reviendra si on a besoin de clarification. Donc, merci beaucoup pour votre question, monsieur Richard.

Liliane Potvin, citoyenne

Antoine Morissette

On va passer à la prochaine intervention toujours en ligne, au téléphone pardon, il s'agit de madame Liliane Potvin.

Liliane Potvin

Oui, bonjour, bonsoir.

Antoine Morissette

Bonjour madame Potvin, bonsoir, effectivement bonsoir, on vous écoute.

Liliane Potvin

Le promoteur est le ministère des Transports, alors est-ce que monsieur le ministre de l'Environnement va-t-il décider suite à ces soirées de faire de l'enrochement très laid et qui enlève l'accès à la mer tout le tour de la Gaspésie, surtout coté nord, comme à Sainte-Flavie,

qui a une durée de vie de 30 ans à coup de multiples de millions de dollars, ce qui va couper la venue de touristes, gagne-pain de bien des gens ici et monsieur le ministre peut-il envisager de refaire la route ou certaines portions de route un peu plus loin comme à Sainte-Anne-des-Monts avec accotements asphaltés obtenus par moi-même lors d'une autre audience du BAPE en 1998 à Mont-Joli, et la construction d'un train touristique tout le tour du pays, la Gaspésie, en regard de sa superficie et du manque de moyens de transport ici?

Antoine Morissette

Madame Potvin, il y a assurément une partie de votre question que je vais diriger vers l'initiateur. La construction d'une ligne de chemin de fer ou d'une voie ferrée tout autour du pays, peut-être que pour vous le pays c'est la Gaspésie, je suis pas sûr d'avoir bien compris.

Liliane Potvin

Oui, c'est ça.

Antoine Morissette

Parfait, je suis content d'avoir bien compris. Écoutez, je peux quand même évoquer, mais on n'ira pas tellement loin sur une voie ferrée autour de la Gaspésie, je vous avertis tout de suite, mais je vais quand même diriger votre question vers madame Moisset concernant les 228 sites en un horizon plus long terme que le programme décennal. Est-ce que le potentiel existe que les 228 sites, dans 30, 40, 50 ans, soient tous des sites qui deviennent éventuellement enrochés.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Dans le fond, pour chacun des projets qui vont découler du programme, on va utiliser l'outil d'aide à la décision. Je le mentionnais, les deux analyses multicritères et l'algorithme. Là-dedans, on va considérer l'enrochement, mais on va considérer toutes les autres solutions. Fait que non, c'est pas vrai qu'on va automatiquement enrocher partout et que ça va finir enroché à la grandeur.

Liliane Potvin

Parce qu'il y en a pas mal du côté nord de la Gaspésie, là. Puis nous, ça nous enlève...

Antoine Morissette

Madame Potvin, je vais poursuivre avec madame Moisset, si vous permettez. Je veux juste vous rappeler qu'on évite de commenter la réponse obtenue. J'ai très bien compris votre question puis évidemment la préoccupation sous-jacente. Assurez-vous qu'on va poursuivre la conversation sur l'enrochement autour de la Gaspésie. Je vous en donne ma parole. Ceci dit, on est dans la première étape d'un programme décennal donc éventuellement si le programme est autorisé avec l'horizon de dix ans, la capacité de réalisation, on comprend qu'il y a une centaine de sites qui peuvent être réalisés dans les dix prochaines années puis éventuellement pour pouvoir compléter, je vais appeler ça votre programmation, ça prendrait trois, trois fois le programme décennal, il devra être reconduit minimalement deux fois. Au bout de cette reconduction-là et des 228 sites, comment vous vous projetez dans cet horizon-là d'un

programme décennal qui commence aujourd'hui et qui s'étend jusqu'en, si mes calculs sont bons, en 2057?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, en effet, c'est sûr que là, c'est une première étape. Si ça fonctionne, on va viser à renouveler le décret. Je tiens à préciser qu'il y a une centaine de sites planifiés, ça ne veut pas dire qu'il y aura des interventions sur tous. Ça pourrait être plus que trois renouvellements, plus que juste un fois trois. Où est-ce qu'on en sera en 2050? C'est sûr que là, je suis pas en mesure de répondre à ça ce soir. C'est sûr qu'il faut qu'il y ait des discussions aussi en parallèle, par exemple aux Îles, on l'a mentionné plusieurs fois ce soir, c'est pas forcément viable de continuer à vouloir absolument maintenir la route en place. Après, ça c'est des discussions qui doivent avoir lieu à plus haute échelle que nous en région. C'est pas de nous à la DGBGI, ça c'est à l'interne, c'est pas nous à Rimouski qui allons décider de ces aspects-là. Est-ce que tu veux compléter, Jonathan?

Jonathan St-Laurent

J'aimerais également compléter que la durée du décret actuel de dix ans est justement pour tenir en compte des changements climatiques à venir. En fait, si je m'explique, on est tous conscients qu'il y a une accélération des processus au niveau des changements climatiques, les conditions du milieu évoluent très rapidement et je pense que c'était pour ça qu'on a déterminé une durée de dix ans 1, pour donner une certaine flexibilité d'intervenir dans l'intérieur du décret. Mais on voulait pas non plus avoir une carte blanche parce que dans 20 ans peut-être que les conditions ou les enjeux du milieu vont avoir changés. Donc, un des principes sur lequel on voulait, on s'est établi avec le ministère de l'Environnement sur la durée du décret, c'est qu'on veut s'assurer aussi que, à chaque étape de renouvellement, puis la mécanique de renouvellement sera à rediscuter à la fin du terme de la première étape du décret, mais c'est de s'assurer que chaque décret va tenir compte des enjeux actuels à l'heure qu'il est en tenant compte de ce qui s'en vient.

Donc c'est difficile pour l'instant d'anticiper ce qui va être en 2057 côté conditions, au niveau description du milieu, les enjeux, le rehaussement des niveaux marins, etc. Toutefois, je crois qu'une durée de dix ans est justement acceptable pour se donner une certaine flexibilité en tenant compte des enjeux actuels. Je tiens à préciser par contre que toutes nos conceptions des projets qui vont être à venir tiennent compte des changements climatiques pour les 50 prochaines années et plus. Donc, la durée du décret, c'est une, chapeaute le processus d'autorisation des projets qui vont faire partie du décret du programme, toutefois la conception elle-même de chacun des projets tient compte des changements climatiques à venir pour être adaptée au milieu pour plus des 50 prochaines années. Fait que c'est une notion quand même assez différente entre les deux, là, juste...

Antoine Morissette

Puis, peut-être, là, madame Moisset, vous avez pris l'exemple des Îles-de-la-Madeleine, mais je pense peut-être qu'on pourrait faire le même processus pour madame Potvin qui, elle, parlait plutôt du nord de la Gaspésie plus particulièrement. Puis, elle évoquait effectivement des grandes portions de la route 132 qui sont enrochées. Donc, d'où sa question à savoir, jusqu'où

ces enrochements-là ou ces interventions-là se poursuivent sur la route 132 tout le long de la Gaspésie.

Jonathan St-Laurent

Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. Il faut comprendre, comme on l'a déjà présenté, le ministère des Transports dans l'élaboration de chacun des projets qui vont être décaoulés dans le cadre du programme, utilise l'outil d'aide à la décision. Parmi ces solutions, le but c'est de trouver la meilleure solution adaptée à une problématique. Le ministère de Transports a comme mission d'assurer la sécurité des usagers et les marchandises, la mobilité des usagers et la sécurité sur notre réseau routier.

Donc il faut comprendre qu'on doit s'adapter à chaque milieu. Les enjeux qui ont été ciblés dans l'étude d'impact, c'est une analyse des composantes du milieu en lien avec les composantes de chaque projet également, donc on a établi les différents enjeux. Je peux comprendre que quand on regarde le côté nord de la Gaspésie, on peut voir une plus grande proportion de sites enrochés, mais il faut comprendre également que c'est un secteur où les forces dynamiques du milieu sont les plus importantes également. Donc, on s'adapte au type de milieu. Si exemple, je prends l'exemple de Kamouraska, où on a davantage une grande proportion de marais maritimes, les solutions qui peuvent être envisagées vont être différentes d'un milieu comme le côté nord de la Gaspésie, où il y a un énorme, les forces dynamiques lors des tempêtes sont beaucoup plus grandes. Donc, lorsqu'on fait des études hydrauliques qui tiennent compte, exemple des forces des vagues, l'orientation des vents, les forces des tempêtes, la houle, etc., c'est pas du tout les mêmes conditions hydrauliques.

Donc le choix des solutions qui peuvent être retenues dans le cadre du processus d'élaboration vont être différentes de celles dans d'autres types de conditions. Fait que c'est sûr que plus les conditions sont difficiles, nous on doit s'assurer de trouver une solution qui répond à la problématique. Donc si une problématique est très très importante et affecte énormément la route, donc la menace de façon considérable, c'est sûr que les solutions vont être davantage limitées, peut-être que l'enrochement va être une solution qui va plus facilement répondre davantage à une problématique que dans d'autres secteurs où est ce qu'on peut être dans un barachois, on peut être dans un marais maritime, on peut être dans des côtes dunaires. Est-ce que ça répond à la question ou...

Antoine Morissette

Oui, mais on va continuer. Si ma mémoire est bonne, là on revient sur le secteur Gaspésie-Rive Nord, là toujours à la suite de la question de madame Potvin, si ma mémoire est bonne il y a 37 sites planifiés sur 74 suivis, ce qui en fait le secteur où il y a la plus grande proportion d'interventions, on parle de 50 % des sites suivis qui sont visés par une potentielle intervention. Ces 50 % là, ça peut être bon, de l'entretien, ça peut être de la construction, mais ça j'avoue que de mémoire, j'ai pas la proportion et je pense que j'ai pas non plus la donnée, mais c'est pas important. Ma question est simplement pour les sites qui sont en construction et considérant ce que vous venez de dire, monsieur St-Laurent, le potentiel existe que les 37 sites visés par une intervention, soient des sites qui fassent l'objet d'une intervention de type rigide. Cette situation-là a le potentiel d'exister. Et comment on fait pour avoir une vision d'ensemble et là je vais aller vers vous, une vision d'ensemble qui intègre les effets cumulatifs de ce type

d'intervention là à l'échelle et là, je vais vers madame, je me cale sur madame Potvin pour la rive nord de la Gaspésie, mais vous comprendrez qu'on reviendra sur ce sujet-là pour l'ensemble de l'œuvre.

Gabriel Simard-Johnson

Oui, Gabriel Simard-Johnson pour le ministère des Transports. Pour le potentiel d'enrochement effectivement, ou le potentiel de solutions rigides comme vous avez dit, effectivement c'est un secteur qui est plus propice à ce genre de solutions là. On a actuellement entre Saint-Anne-des-Monts et Manche-d'Épée, donc Sainte-Madeleine de la Rivière-Madeleine, on a 40 km de mur de soutènement en béton rigide qui constitue une solution alternative à une solution rigide de type empierrement ou autres où on aurait moins de, généralement ces solutions-là sont mises en place lorsqu'on a moins d'espace. Je pense même que le slogan du côté nord de la Gaspésie c'est « entre mer et montagne » ou je ne sais pas exactement où ça s'applique, mais bref, c'est carrément la situation là-bas, on est entre mer et montagne et c'est beaucoup du cran rocheux, il y a pas de plage au pied de la route fait que, généralement ces endroits-là à l'époque, ils ont construit 40 km de mur qu'on entretient de façon rigoureuse chaque année avec un plan d'entretien justement. Ces sites-là sont considérés dans les sites planifiés. Donc c'est des sites anthropiques déjà, ces sites-la font monter beaucoup la proportion de ce, il y a déjà des ouvrages en place puis on les entretient régulièrement, rigoureusement. Par contre...

Antoine Morissette

Si vous me permettez, monsieur Johnson, il me manquait la donnée, puis je l'ai pas plus actuellement, mais en même temps que vous êtes dans ce discours-là, est-ce que vous avez cette donnée-là des 37 sites, lesquels sont en entretien, lesquels sont en construction? Parce qu'effectivement vous avez évoqué l'idée qu'il y a plusieurs de ces 37 sites-là visés qui sont des sites éventuellement en entretien, mais est-ce que vous l'avez l'information sur les 37 de la Gaspésie Nord, lesquels pourraient faire l'objet de construction.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, sur les 37 sites planifiés, il y en aurait dix en entretien et 27 en construction.

Antoine Morissette

Donc, on est dans une proportion quand même plus élevée de construction que d'entretien. Donc, le potentiel existe et à ce moment-là, comment on fait pour avoir la vision d'ensemble et évaluer à terme, à terme étant probablement dans ce cas-là l'horizon dix ans du programme décennal, le fait qu'on ait des structures rigides sur finalement l'ensemble des 37 sites.

Gabriel Simard-Johnson

Gabriel Simard-Johnson, ministère des Transports. Dans le fond, je voulais surtout compléter l'élan que j'avais sur le volet solutions potentielles, c'est que, on nous demande, on a la mission du ministère effectivement qui est de protéger la sécurité, d'assurer la sécurité puis de faciliter la mobilité des marchandises et des citoyens. Donc, nous, à prime abord, protéger la route actuelle, c'est une priorité, mais on nous demande aussi d'agir avec, de faire le meilleur investissement, une saine gestion des fonds publics. Généralement quand que les solutions

rigides s'affrontent, c'est sûr que l'empierrement coûte moins cher qu'une solution comme un mur de soutènement. Fait que moi ce que je voulais tantôt dire, c'était qu'il y a d'autres solutions. Madame suggérait que l'empierrement était peut-être surutilisé ou utilisé à outrance dans le secteur du côté nord de la Gaspésie. Malheureusement, c'est effectivement la solution qui sort la plus régulièrement, de par sa facilité de mise en place, de par son efficacité dans ces conditions-là, versus le coût de mise en œuvre. Un mur de soutènement peut coûter jusqu'à parfois dix fois plus cher qu'un empierrement pour la même distance.

Donc, lorsqu'on parle de multiplier nos interventions dans le plus de sites possibles, d'essayer de les réduire, d'entretenir de façon pérenne le plus de sites possibles, mais c'est sûr que c'est des choix qu'on doit faire malheureusement parfois. Vous parliez de l'effet cumulatif, comment tenir compte de l'effet cumulatif de ces solutions-là. Ça pour ce volet-là, je suis un peu moins ferré pour répondre. Peut-être que mes collègues seraient mieux que moi pour répondre. Jonathan? Je vais céder la parole à Jonathan.

Jonathan St-Laurent

Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. Donc au niveau des effets cumulatifs, c'est l'objectif même d'avoir un programme d'intervention côtier, au lieu d'être projet par projet, donc d'avoir une vision, je veux pas dire tunnel, mais une vision spécifique projet par projet, le programme a l'avantage d'avoir une vision globale de l'ensemble du territoire et de tenir compte justement de l'ensemble des enjeux présents sur ce territoire-là et des composantes de ce milieu-là. C'est le principe, c'est ce qui était appliqué dans le cadre du programme dans le dépôt de l'étude d'impact.

Ensuite, vu les projets qui vont en découler, on va avoir justement une intervention, on va avoir, on va déposer une planification exemple pour les dix prochaines années, donc ça nous permet justement d'avoir cette vision-là des effets cumulatifs des projets qui s'en viennent potentiellement et de mieux planifier avec les différents intervenants du milieu le choix des solutions qui va minimiser l'impact sur le milieu. C'est sûr que quand on parle du côté nord de la Gaspésie, on a d'autres enjeux que juste, il y a plusieurs enjeux qui sont mis en cause, dont le maintien de la circulation. Donc le côté nord de la Gaspésie, s'il y a certains liens routiers qui ont pas de voie de contournement, il faut maintenir l'accès aux services d'urgence. Donc c'est important pour nous et le choix des enrochements comme je le mentionnais est une des solutions qui répond le mieux à la problématique de maintien du lien routier. Si on peut faire l'exemple d'un des empierrements qui a été construit en 2014, il y avait constamment, lors des tempêtes moyennes et des majeures, du franchissement d'eau sur la route qui rendait la route, qui était obligée d'être barrée d'un point de vue sécurité. Donc l'empierrement qui a été mis en place, qui est assez costaud, on va le dire quand même, a été mis en place pour répondre à la problématique d'assurer le maintien du lien routier. Donc c'est toujours le choix de la solution pour répondre à une problématique en tenant compte des enjeux. Le secteur a l'avantage du secteur nord de la Gaspésie d'avoir une plateforme rocheuse, donc côté des enjeux environnementaux, peut-être un peu moins problématique. Je dis pas qu'il n'y en a pas, c'est pas ça du tout, il y en a, c'est juste peut-être moins important que, comme je le mentionnais, dans un barachois ou un marais maritime, où est-ce que là, ces milieux sont beaucoup plus sensibles à l'implantation d'un ouvrage rigide qu'un ouvrage...

Et il faut comprendre aussi qu'un ouvrage de nature plus souple, comme une recharge de plage qui a été mis en place à Sainte-Flavie, serait pas nécessairement efficace non plus dans un contexte. Donc, c'est ça, je veux dire qu'il y a certaines solutions plus douces qui ne peuvent peut-être pas répondre à la problématique de s'assurer du maintien du lien routier dans un endroit très enclavé entre le fleuve et la montagne comme dans le secteur nord de la Gaspésie. On parle pas dans les anses de municipalité, mais bien sûr le long de la 132 qui relie chacune des différentes municipalités. Mais encore là, on n'a pas d'endroit ciblé, fait qu'on parle de façon générique, mais chaque site a ses particularités avec des problématiques précises sur lesquelles on focusse.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. J'ajouterais aussi que dans les consultations qu'on a réalisées dans le cadre vraiment du programme là, quand on a rencontré les Municipalités et les MRC c'était d'ailleurs un enjeu qu'ils nous ont signifié. Ils nous ont clairement dit qu'ils préféreraient qu'on aille enrocher le long de la route, mais que le lien routier reste ouvert tant qu'on ne fasse pas ça dans les noyaux villageois, dans les baies, mais que ce qui reliait les villages dans le fond, eux ils auraient aimé qu'on aille enrocher puis qu'on s'assure que la route soit ouverte en tout temps. Ça a été une des préoccupations qui a été mentionnée.

Antoine Morissette

Parfait merci, merci à tous les deux. Je reviens avec mon idée des effets cumulatifs et là on prend l'exemple du nord de la Gaspésie parce que la question nous a été posée sur ce secteur-là puis on y va au sens large de toute la Gaspésie-Rive Nord dans les deux, dans les 37 sites visés qui pourraient faire l'objet d'interventions par des techniques rigides. Comment le Ministère s'assure d'avoir une vision d'ensemble de la chose à terme, c'est-à-dire à la fin du programme décennal, si les 37 sites font l'objet d'une intervention par technique rigide et comment aujourd'hui dans l'évaluation du programme on s'assure que les effets cumulatifs vont être pris en compte? Puis peut-être, nous rappeler comment on évalue les effets cumulatifs aussi en amont de ma question, vous avez compris que c'était pour vous, monsieur Roger, cette question.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Donc effectivement, le Ministère exige une analyse des impacts cumulatifs dès le départ. Dans le contexte du programme, c'est pas possible de quantifier tous les effets cumulés parce qu'on connaît pas nécessairement les interventions qui vont avoir lieu. Donc, l'analyse elle porte plutôt sur la capacité du cadre à reconnaître puis encadrer les effets cumulatifs. Donc, l'analyse du ministère va plutôt porter sur le choix des composantes retenues. Donc, les éléments les plus sensibles. Donc, l'initiateur doit faire la démonstration des éléments qui ont été retenus, les composantes valorisées entre autres. Il doit aussi faire la démonstration de la prise en compte des ouvrages existants et futurs afin de voir les ouvrages combinés ensemble, voir l'impact des ouvrages combinés. Il doit aussi démontrer les méthodes retenues pour déterminer les impacts cumulatifs. Donc on sait qu'il y a plusieurs méthodes qui prévalent pour ça. Il doit aussi identifier les impacts cumulatifs qui ont été identifiés, puis les mesures de mitigation qui sont prévues, puis les suivis aussi qui sont

prévus pour analyser les impacts cumulatifs le cas échéant, puis les actions qui sont prévues en cas d'impacts cumulatifs non prévus ou supérieurs aux prévisions.

À l'étape des projets, on va aussi exiger une analyse des impacts cumulés qui sera là, qui va tenir compte des projets qui auront eu lieu dans le temps. Donc, c'est une partie quand même intéressante du programme en soi parce que ça va permettre de tout intégrer les projets antérieurs, les projets futurs, ils vont avoir une connaissance plus globale. Donc c'est certain que pour un volet impacts cumulatifs, ça apporte un plus à l'analyse, aspect qu'on n'a pas toujours quand les projets sont pris à la pièce malheureusement. Puis le Ministère pourra toujours au besoin, suite à l'analyse des impacts cumulés dans les autorisations ministérielles qui vont découler du décret, exiger des ajustements ou des exigences, au besoin, en fonction des impacts qui auront été cumulés.

Antoine Morissette

Puis plus spécifiquement dans le cas des 37 sites sur le nord de la Gaspésie qui sont ciblés par des potentielles interventions puis là, bon évidemment, il y en a quelques-uns c'est de l'entretien, mais il y en a plusieurs que c'est de la construction comme on vient de nous mentionner. Est-ce que ça c'est un élément qui est considéré à l'étape actuelle de l'évaluation du programme ce potentiel-là que, à terme, le programme se concrétise par une protection rigide sur l'ensemble des, par des protections rigides je devrais dire sur l'ensemble des 37 sites visés en Gaspésie Nord?

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Effectivement, c'est un aspect qui est considéré comme je vous le disais dans le cadre du programme, ils doivent faire la démonstration de l'interaction entre les différents ouvrages. Toutefois, on n'a pas, le ministère des Transports a pas encore l'information concrète qui permet vraiment d'établir quelles solutions vont être retenues à tel site. Donc, c'est difficile un petit peu à ce moment-ci de savoir l'interaction qu'il pourrait avoir entre une recharge de plage et un enrochement. On sait qu'un enrochement va créer un effet de bout par exemple. Donc on n'a pas encore ce détail fin là à cette étape-ci, mais on l'aura dans le cadre au fur et à mesure que les autorisations ministérielles avanceront. Ces aspects-là pourraient être considérés dans les autorisations ministérielles futures.

Antoine Morissette

Et ça, à moins que je me trompe, c'est quand même quelque chose d'assez exceptionnel qu'on relègue l'évaluation des effets cumulatifs à l'étape des autorisations ministérielles. À moins que je me trompe là, c'est une mécanique en fait qui est relativement nouvelle. Puis, deuxième question là, sur cette mécanique-là, est-ce que ça s'explique essentiellement parce qu'actuellement, l'étude d'impact nous présente que des impacts potentiels qui eux ne peuvent pas être considérés pour l'effet cumulatif à l'échelle d'un grand secteur et que les impacts résiduels ne seront connus que lorsque les solutions seront déterminées et ça ces solutions-là arriveront beaucoup plus tard. Mais il reste que la, bref il reste que le potentiel existe et qu'on peut pas l'ignorer actuellement donc comment cette mécanique-là fonctionne et comment vous l'intégrez éventuellement dans soit un décret soit le mécanisme des autorisations?

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Effectivement, c'est plutôt rare qu'on considère cet aspect-là parce que normalement, on réussit à le faire dans le cadre du décret, compte tenu que le projet est analysé, on a un projet unique dans le cadre du décret donc, on est en mesure vraiment d'avoir les composantes, d'avoir les intrants qui permettent d'établir l'effet cumulatif pour le projet précis. Dans ce cas-ci, effectivement, on connaît pas nécessairement la solution qui va être retenue. Donc, c'est une des composantes, un des aspects qui va être... Non, on a, on va exiger, on va analyser aussi l'aspect des effets cumulatifs dans le cadre du premier, du projet, du décret, le cas échéant, sauf que ça va être à un niveau plus macro. Le niveau micro, effectivement, va être au niveau des autorisations ministérielles, qui est-ce qui est plutôt rare qu'on va faire, puis toute la mécanique, la manière que ça sera exigé, une fois encore, si dépendamment de la recommandation qu'on transmettra au Conseil des ministres, cette mécanique-là reste à faire, reste à être analysée dans le cadre de l'analyse environnementale qui vient tout juste de débiter. Donc, nous, on va consulter nos experts en la matière qui vont nous permettre de nous aider pour voir comment on peut encadrer ça de manière supplémentaire au moment des autorisations ministérielles.

Antoine Morissette

Merci beaucoup pour votre réponse, monsieur Roger. Madame Aubé-Maurice, je me retourne vers vous. On a évoqué l'aspect des impacts psychosociaux plus tôt dans la séance. Je reviens un peu avec la réalité de madame Potvin et de sa question dans la mesure où on a un potentiel qu'un territoire donné passe d'un état, disons, on va dire avec certaines interventions à un potentiel de beaucoup d'interventions. Donc, comment les effets cumulatifs du point de vue psychosocial, évidemment, sont considérés et quel est votre avis en fait sur la façon dont on peut évaluer à cette étape-ci les impacts cumulatifs toujours du côté psychosociaux, c'est-à-dire de passer de peu d'enrochements à éventuellement beaucoup de secteurs anthropisés dans un milieu de vie des communautés du nord de la Gaspésie par exemple.

Joanne Aubé-Maurice

Je vais répondre du mieux que je peux à votre question. En fait, c'est sûr qu'il y a une partie de ma réponse qui va toujours tourner autour du dialogue avec les citoyens. C'est parce que c'est la clé en fait dans la manière d'aborder les impacts psychosociaux, c'est souvent la meilleure stratégie. Après ça, de voir comment est-ce qu'on est capable de considérer les effets cumulatifs à travers ça, c'est d'être le plus transparent possible au fur et à mesure du processus, puis au fur et à mesure que l'information est rendue disponible ou accessible. Fait que je pense que le principe dont on parlait tout à l'heure s'applique encore ici. Je comprends quand même en écoutant les partenaires qu'il y a des inconnus à l'heure actuelle qui permettent pas encore de tout présenter aux citoyens, mais au fur et à mesure où c'est rendu disponible, c'est la transparence.

Après ça, le rapport au territoire va varier en fonction des secteurs, des milieux, des communautés. Les savoirs locaux, les expériences locales, les vécus citoyens viennent influencer aussi l'impact que vont avoir des changements environnementaux comme ceux-là, puis c'est pas toujours quelque chose qu'on peut prendre pour acquis d'avance. Je pense que quelqu'un évoquait tout à l'heure que certaines communautés pourraient être rassurées par un

projet d'enrochement alors que d'autres pourraient être complètement dévastées par un projet d'enrochement. C'est encore une belle illustration de l'importance d'aller à la rencontre des citoyens pour être capable de mieux capter l'impact éventuel de ce genre de projet là.

Pour le volet cumulatif, c'est de le faire dès qu'on est capable en fait de présenter les différents projets qui se planifient au fil du temps pour avoir le meilleur retour possible de la part de la population. Mais vraiment, puis c'est un peu le cas dans d'autres projets de développement, entre autres éolien, leur rapport au territoire varie d'un milieu de vie puis d'une communauté à l'autre. C'est pour ça qu'on prend rien pour acquis puis que la rencontre des citoyens nous permet en fait de mieux appréhender les impacts psychosociaux puis éventuellement de mieux les atténuer.

Antoine Morissette

Merci madame Aubé-Maurice. Je vais compléter avec madame Duluc parce qu'on parle éventuellement d'un empiètement dans l'habitat du poisson, un empiètement potentiel. Évidemment, toujours avec le même contexte, je vous le répéterai pas, je pense que vous l'avez entendu, donc j'aimerais vous entendre de ce point de vue là des effets cumulatifs sur l'empiètement dans l'habitat du poisson.

Céline Duluc

Céline Duluc, ministère des Pêches et Océans Canada. Oui, dans nos analyses, les effets cumulatifs, ce sont des éléments que l'on prend de plus en plus en considération avec l'érosion côtière. Je vous dirais que nous, on a l'obligation de consulter vis-à-vis de la Couronne pour les communautés autochtones, et ce sont eux qui nous les amènent beaucoup, énormément aussi, ça les inquiète énormément. Dans notre analyse, nous, ce qu'on regarde au niveau des effets cumulatifs, c'est qu'on va regarder l'accumulation des empiètements par rapport à la sensibilité de l'habitat. Certains habitats sont très sensibles, certains habitats sont très limitants. Je peux donner l'exemple à Sainte-Flavie, justement la recharge de plage qu'il y a eu, il y a du capelan, c'est un petit poisson qui fraie sur le littoral, c'est sûr, mettre un enrochement là, bien c'est un habitat qui va être inexistant pour lui au niveau de la reproduction. On regarde la sensibilité de certaines fonctions d'habitats pour certaines espèces, puis on va évaluer les effets cumulatifs en fonction de ça. Évidemment (inaudible), c'est un milieu qui va être un milieu insulaire ou des petites îles qui peut y avoir sur le Saint-Laurent, les effets cumulatifs sont encore plus importants. Oui, c'est quelque chose qu'on tient compte dans notre analyse, dans l'impact que ça peut avoir justement sur l'habitat du poisson, la détérioration, la perturbation, la mortalité du poisson aussi qu'il peut avoir.

Antoine Morissette

Et là je comprends donc qu'à votre niveau, on avait eu cette discussion-là plus tôt également en séance, que cette évaluation-là peut pas se faire à cette étape-ci parce qu'il y a trop d'inconnu, donc ça se fera dans votre cas à l'échelle des projets quand les solutions par exemple seront connues, parce que dans la mesure des informations que vous avez actuellement, est-ce que vous êtes en mesure ou pas d'avoir une vision d'ensemble, je reviens encore avec cette idée-là de vision d'ensemble sur les effets cumulatifs sur les territoires visés.

Céline Duluc

Céline Duluc, ministère des Pêches et Océans Canada. Oui, je vous dirais qu'on a beaucoup dans notre équipe où c'est qu'on travaille, on a la majorité des projets, dans le fond, au Québec, que ce soit Bas-Saint-Laurent, Côte-Nord, rive sud de la Gaspésie, les Îles-de-la-Madeleine, on les a quasiment tous, ce qui fait qu'on a autorisé beaucoup de projets. On connaît bien les habitats, on est capable justement de voir est-ce qu'il y a des endroits où il y a eu plus d'enrochements, est-il qu'il y a des endroits où il y a eu des types de structures qui ont été moins rigides, qui ont été mises en place. Fait que pour certains endroits, on est capable d'évaluer ça puis de dire oui il y a un impact plus important, les effets cumulatifs on va les considérer plus parce que l'habitat du poisson subit une plus grosse pression à certains endroits. Fait que oui.

Antoine Morissette

Et ces endroits-là, est-ce qu'ils sont connus à l'heure actuelle?

Céline Duluc

Je vous dirais que certains endroits, comme je le mentionnais, il y a des îles sur le Saint-Laurent qui sont toutes petites ou (inaudible) s'il y a eu des enrochements tout le long, on va dire il y a plus d'habitats du poisson, l'habitat du poisson est fractionné. À partir du moment où il est fractionné, les individus seront pas capables de remplir certaines fonctions de leur cycle vital. Fait que là oui, il va y avoir un impact sur le poisson et son habitat. Aux Îles-de-la-Madeleine aussi, il y a certains endroits, ils sont pas ciblés particulièrement, mais dans nos analyses, on en tient compte, en effet.

Antoine Morissette

Et est-ce que vous êtes en mesure de le faire actuellement ou dans le cas du programme ça va être fait à l'étape du projet?

Céline Duluc

Ça va être fait à l'étape du projet, probablement.

Antoine Morissette

Parfait, merci, madame Duluc. Merci beaucoup, madame Potvin, pour votre question.

Joël Marquis, citoyen**Antoine Morissette**

On va terminer avec le dernier intervenant qui était aussi le premier donc monsieur Marquis, je vous invite à l'avant donc ce sera le dernier intervenant pour ce soir. Bonsoir, monsieur Marquis. Oubliez pas d'ouvrir votre micro quand vous serez bien assis en place et prêt à nous poser une question.

Joël Marquis

Je vais poursuivre avec ma lancée sur les sédiments marins. Par le passé, j'ai eu l'occasion de consulter des cartes sur les positions des dépôts marins, les dépôts de dragage, c'est connu, à l'époque c'était connu. Est-ce que ces cartes sont toujours effectives aujourd'hui?

Antoine Morissette

Je vais prendre cette question-là parce qu'elle se répond assez rapidement, mais je vais essayer d'enrober un peu la question pour qu'on puisse faire le tour. Donc je vais commencer par madame Moisset et assurément je sais qu'on va aller ailleurs, mais je vais quand même vous donner la chance de donner peut-être une première étape de réponse puis ensuite j'irai soit vers Pêches et Océan, mais j'ai l'impression qu'on est plus dans le domaine d'Environnement Canada auquel cas on les a par écrit donc ce sera une question qu'ils pourront répondre peut-être éventuellement, pas peut-être, qu'ils vont répondre éventuellement par écrit.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Je vais laisser la parole à mon collègue Jonathan.

Jonathan St-Laurent

Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. Donc, juste pour être sûr de bien comprendre la question, le but est de savoir si nous avons des cartes à jour des dépôts de dragage.

Antoine Morissette

Oui, exact.

Jonathan St-Laurent

Donc n'étant pas responsable des dragages qui ont lieu actuellement, on n'est pas responsable de l'émission de ces cartes-là, donc de la mise à jour des cartes et des différents dépôts. Toutefois, les partenaires avec lesquels on fait affaire qui sont responsables du dépôt, je crois que dans leurs autorisations, et encore là c'est une présomption, ont l'obligation de mettre à jour les cartes à des endroits qui déposent les sédiments marins.

Antoine Morissette

Je vais aller valider, je vais juste m'assurer madame Duluc, je vous laisse peut-être me répondre, mais je me doute de la réponse.

Céline Duluc

Céline Duluc, ministère des Pêches et Océans Canada. Oui, en effet, tout ce qui est rejet, immersion en mer des sédiments, ça c'est régi par Environnement Canada, puis c'est la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

Antoine Morissette

Peut-être, on va aller juste un petit peu plus loin, puis peut-être encore une fois que j'essaie d'étirer un peu là, mais vous avez des cartes dans le cadre, éventuellement, de vos travaux que

vous faites dans l'habitat du poisson, vous avez accès à des cartes, dans ces cartes-là, il doit avoir assurément certains dépôts de dragage qui sont identifiés. Donc, dans les travaux, les analyses que vous faites plutôt, vous considérez que ces cartes-là sont à jour ou pas?

Céline Duluc

Céline Duluc, ministère des Pêches et Océans Canada, oui on a des cartes, en effet il y a des sites de dépôt qui ont été autorisés et qui sont même autorisés sur plusieurs années où c'est que les promoteurs vont justement faire des dépôts récurrents de sédiments en mer. Ce sont des choses qui sont très encadrées. On a une carte, je serai pas en mesure de vous répondre clairement si elle est à jour ou pas puisque c'est pas géré par nous, mais nous on s'assure que tout est en règle avec Environnement Canada.

Antoine Morissette

Donc vous avez compris que j'ai fait le tour le plus possible puis que c'est Environnement Canada qui a la compétence pour la mise à jour des cartes de dépôt de dragage. Peut-être une question, madame Duluc, est-ce que pour l'immersion en mer vous avez des autorisations à donner, donc l'immersion de dépôt de sédiments de dragage qui serait éventuellement, est-ce que vous avez une contribution ou une autorisation à donner pour ce type d'intervention là en milieu marin?

Céline Duluc

Céline Duluc, ministère des Pêches et Océans Canada, il faudrait que je vérifie avec mes collègues si on émet une autorisation pour ça. Parce que dans le fond, quand on émet des autorisations, nous autres, c'est qu'il y a soit perturbation, destruction, détérioration ou mortalité du poisson. Fait que nécessairement, si ça va créer ça, qu'on va faire l'immersion ou le rejet en mer, décidément, on va autoriser cette partie, mais Environnement Canada va autoriser aussi autre chose. Fait que théoriquement, oui, selon la Loi sur les pêches, s'il y a un des facteurs que je vous ai mentionnés, on va l'autoriser en effet.

Antoine Morissette

Vous pouvez peut-être vérifier s'il y a de l'information complémentaire, mais merci pour votre réponse. Du côté de monsieur Roger, est-ce que vous avez, dans la perspective de l'immersion en mer, des dépôts de dragage qui pourraient être faits au large, est-ce que vous avez des autorisations à émettre à cet égard chez vous au ministère de l'Environnement?

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Je vais laisser mon collègue, Vincent Villeneuve, répondre à la question.

Vincent Villeneuve

Oui, Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. Effectivement, lorsqu'il y a un rejet en mer, un peu comme dans des programmes décennaux de dragage d'entretien par exemple, il y a des autorisations qui sont nécessaires puisqu'en fait il y a un impact qui est associé à ce rejet-là. Généralement, les initiateurs dans le coin du Saint-Laurent visent des sites qui ont été déjà

autorisés par Transports Canada par le passé, donc des sites qui sont déjà perturbés. Donc ils vont prioriser ces sites-là finalement pour éviter la perturbation d'un nouvel environnement, mais effectivement il y a une analyse environnementale qui s'effectue là au cas par cas dans ces cas-là.

Antoine Morissette

Parfait, merci, merci à tous pour la réponse à cette question. Merci monsieur Marquis pour votre question.

Mot de la fin**Antoine Morissette**

Je vous informe vous, mais aussi tous ceux qui nous écoutent encore, que nous serons en place dès demain. Nous avons deux autres séances de prévues demain donc je vous invite à venir nous rencontrer, à venir vous inscrire pour poser des questions, mais pour ce soir avec la question de monsieur Marquis, ça mettra fin à la séance de ce soir.

Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont permis le bon déroulement de cette rencontre. On a les équipes de sonorisation ici en salle, mais aussi l'équipe du BAPE qui est distribuée un peu partout sur le territoire. Je pense à Andrea Aristizabal, Lise Pilote, Mayeul Garitey, Marie-Eve Gendron, Karine Fortier, Brigitte Bernier, Antoine St-Gelais et Pierre Dufour.

Merci aussi à tous ceux et celles qui ont participé, qui ont posé des questions, merci aussi à l'équipe de l'initiateur d'avoir répondu aux questions. Même chose du côté des personnes-ressources, merci beaucoup pour vos contributions à cette séance publique. Je tiens à saluer aussi les gens qui ont participé depuis Cap-aux-Meules, depuis Petite-Vallée et depuis Carleton, on se retrouve évidemment demain, 13 h, on sera fidèle au poste et sur ce, je vous souhaite une excellente fin de soirée.