

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

Troisième séance

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

Séance tenue le 21 mai 2026 en soirée

Lieu de l'audience publique

Club de golf l'Empress
365, rue du Golf
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
Période de questions	10
Jasmine Solomon, pour la Municipalité des Îles-de-la-Madeleine	10
Gabriel Dumont, pour la Municipalité de Sainte-Flavie	13
Marie-Soleil Pétrin, pour le Comité ZIP Gaspésie	32
Pause	40
Yv Bonnier Viger, citoyen	40
Hélène Chevrier, citoyenne	44
Mario Heppell, citoyen.....	48
Jasmine Solomon, pour la Municipalité des Îles-de-la-Madeleine	54
Yann Bouchez, citoyen.....	71
Mot de la fin	76

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. J'ouvre dès maintenant le registre. C'est le moment de vous inscrire afin de poser des questions. Vous pouvez le faire à la table d'accueil, ici à Rimouski, à Cap-aux-Meules, à Petite-Vallée et également à Carleton. Vous pouvez le faire également en ligne en vous joignant au site Web, en allant chercher le formulaire sur le site Web, ou en téléphonant au numéro que je vais vous nommer, donc le 1 800 463-4732, poste 6. Je permettrai deux questions par intervention. Toutefois, vous pouvez vous réinscrire si le temps le permet et je vous annonce désormais que ce sera notre dernière séance de la première partie, comme c'était déjà annoncé.

Je vous rappelle qu'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 donc pas d'échange direct entre les intervenants et l'équipe de l'initiateur ou les personnes-ressources. Pour les questions posées par mes collègues commissaires, les porte-paroles sont invités à leur répondre directement. Je vous demande d'éviter les préambules et il sera interdit de commenter la réponse obtenue. 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. Sans plus attendre, je cède la parole à ma collègue, madame Linda St-Michel.

Linda St-Michel

Merci. Ma question va s'adresser à monsieur Roger. Ma question traite principalement de l'étude d'impact de portée, je dirais, régionale. Je voudrais vous entendre sur, pas nécessairement sur l'élaboration de la directive, mais comment la directive du ministère a été pensée, a été montée pour le genre de programme sur lequel on se penche. Est-ce que l'analyse environnementale est différente dans un cas d'une analyse à portée régionale? Puis, le décret gouvernemental va porter sur quoi? On a l'habitude de voir des projets où c'est des projets, je dirais, très détaillés avec des impacts appréhendés, des mesures d'atténuation précisées, puis le décret en découle. Dans ce cas-ci, on l'a dit à plusieurs reprises, les interventions au site ne sont pas connues, les impacts ont été évalués, mais non précisés, étant donné qu'on ne connaît pas encore l'étendue des interventions. Alors, en somme, j'aimerais vous entendre un peu sur... j'aurais tendance à dire ce nouveau type de directive, de portée régionale qui, en tout cas, vous pourrez me corriger, elle est pas nécessairement prévue à la procédure, en tout cas, pas jusqu'à maintenant. Je vous remercie.

Jonathan Roger

Oui, Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Donc effectivement, la directive qui a été élaborée pour le présent programme, c'est une directive qui découle quand même d'une directive du tronc commun. Donc, c'est certain que ça inclut toutes les obligations légales et

réglementaires qui sont prévues par la Loi. Donc, entre autres, à l'article 5 où on vient vraiment mentionner les éléments qui doivent être inclus dans la directive. C'est une directive toutefois qui a été pensée dans le cadre d'un programme. Dans la Loi, on parle de programme ou de projet, donc dans ce cas-ci c'est un programme, donc ça a une portée beaucoup plus régionale comme vous le dites. Donc c'est certain que dans ce cas-ci, on l'a mentionné, ça se reflète un peu dans la directive, on s'attend pas nécessairement à des variantes, à connaître la variante finale des projets, ça, c'était une information qu'on avait d'emblée, qu'on savait qui allait se... qui allait devoir se retrouver dans la directive. Donc, la directive a été bâtie un petit peu dans un cadre afin de permettre... d'analyser plutôt un processus décisionnel. Donc, elle a été bâtie de cette manière-là, donc effectivement, c'est quand même différent. Toutefois, toutes les obligations légales réglementaires qu'on peut exiger dans la Loi ou dans le Règlement relatif à l'examen ou l'évaluation des impacts se retrouvent dans la directive, sauf qu'elle est adaptée au programme.

Donc, c'est ça, la directive en soi est différente d'une directive standard sauf que, elle implique quand même les obligations qui prévaut. Et au final, effectivement, dans le décret, il sera pas question d'un projet en question ou d'une intervention en question, étant donné qu'ils ne sont pas connus, donc on va vraiment plus encadrer, comme mon collègue Vincent Villeneuve le mentionnait, un processus décisionnel. Donc, on sait pas encore exactement la forme que va prendre l'encadrement, on va l'établir dans le cadre de l'analyse de l'acceptabilité. Donc, en travaillant avec nos experts, on va établir c'est quoi les balises qu'on doit mettre en place pour encadrer ce... décret-là. Donc, le décret, c'est ça, va pas encadrer un projet en particulier, mais va encadrer une mécanique qui va permettre de s'assurer que l'ensemble des exigences, que nous on va juger nécessaires, soient incluses dans le cadre des autorisations ministérielles.

Linda St-Michel

Est-ce que c'est possible pour vous de nous donner un peu d'exemples... de donner un exemple par exemple quand vous dites un cadre décisionnel, ça peut aller jusqu'où, en fait, la portée de tout ça commence ou s'arrête où? Est-ce que c'est... je comprends que ça va pas nécessairement dans le fin détail, on n'exigera pas la signature de plans et devis ici, mais... comme par exemple la portée... de l'étude d'impact traitait des 228 sites, est-ce le décret va porter sur l'ensemble des 228 sites ou des 97 sites? Comment que ça va s'organiser?

Jonathan Roger

Oui. Jonathan Roger du ministère de l'Environnement. Donc, effectivement, le décret va encadrer les 228 sites. Toutefois, dans le cadre là de certains aspects, entre autres pour la compensation. La compensation va être réalisée là, les atteintes, l'estimation des atteintes va être réalisée sur le potentiel de réalisation ici qui est 97 sites. Donc, comme mon collègue, encore une fois Vincent Villeneuve, mentionnait, ils ont estimé le maximum pour... les 97 sites. Donc, entre autres, pour la compensation, c'est cette estimation-là qui va être considérée dans le cadre du décret. Puis, on va encadrer d'autres aspects comme on mentionnait, entre autres, les consultations publiques. Donc, ça pourrait être un autre aspect qu'on pourrait encadrer dans le décret, le mettre en condition, exiger que pour tel type de travaux ou tel type d'ampleur de travaux, tel type de consultation soit obligatoire. On pourrait encadrer entre autres si on considère qu'il y a un impact qu'on veut qu'il soit encadré dans le cadre des autorisations ministérielles, on va pouvoir vraiment le mentionner dans le décret, s'attarder vraiment à cet

impact-là, aux enjeux. Donc, dans le cadre de l'analyse, l'acceptabilité qu'on va réaliser, c'est tout des éléments qui vont sortir. Puis nous, en collaboration avec nos experts, puis les autres ministères aussi qui sont consultés, on va aller cibler ces enjeux-là. Puis, les enjeux aussi qu'ont entendus lors des audiences vont être pris en considération. On va s'assurer de les encadrer puis de mettre en place les balises nécessaires pour s'assurer que, dans le cadre des autorisations ministérielles... que ça soit bien encadré. Il va y avoir aussi un complément d'info de mon collègue Vincent Villeneuve.

Vincent Villeneuve

Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. Juste pour revenir un peu sur l'élaboration de la directive en 2021. Pour rappeler un peu la force de l'exercice, effectivement, mon collègue a mentionné un tronc commun, c'est une directive type qui s'adresse, par exemple, aux projets de stabilisation de berges. Donc, ce sont les... le même cadre, finalement, qu'on pourrait appliquer à tous ces projets-là. Dans le cadre du programme, tous les experts... ministères et organismes concernés par le programme, donc ceux qu'on consulte actuellement, finalement, dans le cadre de la procédure, ont aussi été consultés en amont de l'envoi de la directive afin que ceux-ci puissent mettre en lumière d'ores et déjà les préoccupations qu'ils avaient à l'égard d'un tel programme, les éléments nécessaires à inclure dans l'étude d'impact.

Donc, cette directive-là, entre guillemets, a été rédigée en connaissance de cause des prérogatives finalement, puis des préoccupations que ces ministères et organismes-là pouvaient avoir à ce moment-là. Donc, c'est ce qui transparait maintenant dans les analyses qu'on fait de concert avec eux. Puis, au final, les engagements que l'initiateur de projet prend dans le cadre de son étude d'impact, évidemment, il est tenu de s'y conformer une fois dans la mise en œuvre de son programme. Mais, pour tout autre élément par contre qui serait pas couvert d'entrée de jeu par le MTMD, ben nous, le ministère de l'Environnement, avec les avis d'expertise qu'on reçoit, on peut aller en demande d'engagements supplémentaires ou même en imposition de conditions supplémentaires auxquelles le MTMD aura à se conformer dans la mise en œuvre de son programme s'il est autorisé.

Linda St-Michel

Madame Moisset, si le décret gouvernemental va porter sur les 228 sites, la question à savoir la pertinence d'avoir déjà... de cibler 97 sites tient jusqu'à justification si, au bout du compte, vous allez recevoir... vous pourriez recevoir, je dirais, un décret qui vous permet de travailler sur 228 sites potentiels, pourquoi avoir restreint votre cible à 97 sites planifiés?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, le décret va porter sur les 228 sites, puis on en a ciblé une centaine. Dans le fond, on sait qu'on ne sera pas capable en dedans de 10 ans de réaliser des interventions sur les 228 sites. Ça, c'est très clair, c'est établi. Puis on a ciblé une centaine de sites en fonction de nos capacités à l'interne. On a gardé un certain « buffer » pour s'assurer qu'on n'ait pas besoin en cours de route d'aller en modification de décret, par exemple. Puis, c'était aussi un des grands enjeux, comme l'a mentionné monsieur Villeneuve et monsieur Roger, c'est que, pour la compensation, on n'était pas capable de prévoir de la compensation pour 228 sites, puisqu'il faut que toute la compensation soit attachée au moment

de l'émission du décret. Fait que ça, c'était impossible, sur le territoire en ce moment, il y a pas de quoi faire de la compensation pour les 228 sites. Fait qu'on a réduit ce nombre à une centaine de sites pour que ce soit plus réaliste puis qu'on soit capable d'atteindre ces cibles dans le fond.

Linda St-Michel

Mais ultimement, si, par exemple, advenant une tempête ou un événement météorologique sévère, vous pourriez... agir sur un site qui est pas ciblé par les 97, parce que je comprends qu'il aurait été autorisé par le décret gouvernemental. Mais à ce moment-là, tout autre calcul, entre autres, par exemple pour l'empiètement, viendrait à se réajuster. Est-ce qu'il y a une mécanique de prévue à cet égard-là?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, dans le fond, on veut avoir les 228 sites pour que s'il y a une tempête qui frappe à quelque part qu'on n'avait pas prévue, bien justement, on est déjà mieux préparé puis on va être capable d'intervenir plus vite, donc probablement pas en urgence. C'est l'objectif principal. Puis, la compensation qu'on a estimée pour la centaine de sites, elle est pas attachée à un site en particulier. Fait que si je dois me retrouver à faire le site, prenons l'exemple 204, bien je vais aller faire la compensation que j'ai besoin. C'est sûr que, mettons que j'ai empiété de 1 000 mètres carrés dans le milieu, ce 1 000 mètres carré, je pourrai pu le réutiliser pour les autres. Fait que si je me rendais réellement à faire des travaux sur les 97 sites plus celui-là, bien là, il va m'en manquer. Puis, dans ce cas-là, il faudra avoir des discussions avec le ministère de l'Environnement. Mais, comme probablement je ne me rendrai pas à faire des travaux sur mes 97 sites planifiés, je pourrai le réaliser le 204^e tant que, dans mes réserves d'habitats, il me reste de quoi pour compenser. Puis, il va y avoir un suivi annuel qui va être déposé auprès du ministère de l'Environnement justement pour être capable de faire le suivi de la compensation, voir où on en est et comment ça évolue.

Jonathan St-Laurent

Je voudrais ajouter un petit complément. Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. Comme on l'a mentionné également, on va appliquer la séquence d'atténuation et d'évitement : éviter, minimiser, compenser. Donc oui, on a prévu de la compensation pour les 97 sites avec, comme on l'a mentionné précédemment, avec un, le pire scénario envisageable, si on veut, ou réaliste. Toutefois, c'est pas parce qu'on a la compensation nécessaire qu'on veut atteindre ce... la compensation d'être arrivé à un bilan zéro compensation à la fin du décret, des 10 ans du décret. Donc, on va toujours appliquer dans la séquence de réalisation d'un projet l'évitement au maximum.

On a parlé d'évitement dans le cadre du programme tantôt, mais dans le cadre de projet par projet également, on va appliquer la séquence d'évitement au maximum. Ensuite, les mesures d'atténuation vont être appliquées dans la conception même du projet et en réalisation pour essayer de minimiser les impacts résiduels. C'est sûr que présentement, on parle beaucoup d'impacts... potentiels, mais à l'étape de projet par projet, ça être des impacts résiduels qui vont rester suite à l'application de la séquence. Fait que l'objectif du ministère des Transports n'est pas d'aller chercher l'entièreté de la compensation qui a été élaborée. Juste pour qu'on

s'entende bien à ce niveau-là. Même s'il y a des sites qui pourraient être ajoutés, l'objectif n'est pas d'arriver à l'utilisation complète de toute la banque.

Linda St-Michel

Très bien, je vous remercie.

Antoine Morissette

Merci, merci beaucoup pour vos réponses. Je voulais juste peut-être vous mettre en contexte un peu de la séance de ce soir. Comme c'est la dernière séance, il y a du questionnement beaucoup de la commission, donc c'est possible que certains sujets, on a l'impression un peu de sauter du coq à l'âne. Rassurez-vous, c'est simplement qu'on veut s'assurer de couvrir tous les angles du questionnement de la commission. Il y a évidemment des gens qui seront appelés à intervenir parce que le registre est ouvert, mais... On va évidemment passer sur le questionnement de la commission beaucoup en cette dernière séance. Donc, sans plus attendre, je vais passer la parole à ma collègue, madame Dufresne.

Stéphanie Dufresne

Oui. Donc, un peu pour faire suite à... ce que vous venez de dire par rapport à s'il y a des modifications dans les choix des interventions, vous vous êtes engagé dans le fond à planifier, pas à planifier, à déposer un rapport de suivi à chaque année. Ce rapport-là, dans le fond, si je comprends bien, comprend le volet, là, la mise à jour de la planification, donc ça c'est là qu'on verrait l'ajustement, justement les ajustements par rapport aux interventions. Le volet des interventions réalisées, un volet de la compensation, justement, si, bon, il faut changer un site pour un autre, et un volet aspects sociaux. Donc, je me demandais d'abord à qui ce rapport-là sera-t-il déposé?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Dans le fond, pour le moment, ce rapport, il va être déposé au ministère de l'Environnement.

Stéphanie Dufresne

OK. Donc là... ma prochaine question à savoir, au ministère de l'Environnement, qu'est-ce qui est fait avec ce rapport-là? Comment vous allez tenir compte de ce qui est... au niveau notamment des empiètements, des compensations, comment est-ce que ça peut contribuer aux autorisations qui vont venir par la suite?

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Je vais donner la parole à mon collègue Vincent Villeneuve.

Vincent Villeneuve

Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. En fait, ce suivi-là, d'une première chose, ces rapports de suivi là vont être publiés sur le registre des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement, donc vont être accessibles au public là, au même titre qu'aux

ministères et aux experts là, bien à toute personne qui désire y avoir accès. Ce qu'il faut savoir, c'est que ce rapport-là, bien d'une part, il y a trois aspects comme vous les avez nommés. Il y a la mise à jour de la programmation, planification par le ministère des Transports. L'intention de cet élément-là, cette composante-là c'est d'assurer une prévisibilité, notamment pour le ministère, mais aussi pour le public dans les sites qui sont sous réflexion dans un horizon de deux ans.

On comprend que la priorisation du ministère des Transports peut varier au courant du temps, selon les aléas et les tempêtes qu'on pourrait constater, donc cet aspect-là vise principalement une prévisibilité pour ce qui s'en vient, finalement les interventions pourraient avoir lieu. Ensuite, on a le bilan des atteintes puis des compensations; atteintes réalisées, compensation également, où on est allé prélever, finalement, les compensations. Ce qu'il faut savoir c'est qu'au fil des autorisations ministérielles qui seraient analysées par le ministère de l'Environnement donc les interventions déposées par le ministère des Transports. Assurément, nous, de notre côté, on fait une balance. Dans l'autorisation, on autorise une atteinte maximale pour le site d'intervention selon les plans et devis puis la conception finale raffinée de l'intervention. Puis, s'adjoint à ça la compensation qui est nécessaire.

Donc, à chacun des actes statutaires, des autorisations ministérielles qu'on délivre, on a les deux informations associées aux atteintes puis à la compensation. Ce que le bilan va venir permettre, c'est de mettre en lumière, encore une fois, pour le public, un total finalement de ce qu'on a réalisé, ce que le ministère des Transports a réalisé, ce qui a été compensé. Si, par exemple, un projet de compensation qui a été proposé par le ministère des Transports est jugé acceptable, hypothétiquement, si le programme est autorisé puis que ce projet-là est réalisé dans sa globalité, que les gains sont rencontrés avant même un site d'intervention, par exemple, qui arriverait en 2036, bien le lien entre finalement l'atteinte et la compensation, l'idée de proximité par secteur dont on abordait plus tôt cet après-midi, bien va pouvoir transparaître dans cet élément-là dans le bilan annuel.

Donc, c'est à la fois prévisibilité et transparence auprès du public, mais aussi une manière à nous de valider le cumul aussi qu'on aurait fait dans tous nos actes statutaires là, au fur et à mesure de l'avancée du programme. Puis sinon, bien le bilan des mesures sociales, bien effectivement, c'est de faire état finalement des activités d'information/consultation que le ministère des Transports aurait pu réaliser dans l'année. Finalement, ce qui peut être prévu aussi pour les prochains sites planifiés dans les deux ans. Donc, c'est encore une fois une idée de transparence et de prévisibilité finalement de compte rendu également pour le public, mais aussi pour les différents experts concernés par le programme.

Stéphanie Dufresne

Le bilan des activités d'information, de consultation, est-ce que c'est simplement le nombre d'activités, le nombre de participants ou est-ce que ça comprend aussi les préoccupations, les interventions?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Ça, je dois dire qu'on n'a pas encore tout finalisé l'arrimage avec le ministère de l'Environnement. Mais, dans le fond, si on a réalisé une

consultation, il y aura un rapport de consultation qui va être préparé, puis qui va être rendu disponible très probablement sur le site Web qu'on a développé pour le programme. Est-ce qu'il va être prêt à temps pour qu'on ait le temps de le mettre dans le rapport? Ça, je sais pas encore. Des fois, ça peut prendre un peu de temps avant que ce document soit généré. Mais j' imagine que vu qu'on va le rendre disponible, s'il est disponible puis que le ministère de l'Environnement souhaite l'avoir, je pense qu'il n'y aura pas d'enjeux de notre côté pour leur transférer.

Stéphanie Dufresne

Allez-y.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministre de l'Environnement. On voudrait rajouter aussi que, dans le fond, ces bilans-là, on va les envoyer à nos experts pour consultation, puis qu'on pourra demander au besoin des ajustements suite aux résultats qu'on pourrait trouver dans ces bilans-là. C'est une information que je voulais vous rajouter.

Stéphanie Dufresne

Merci. Donc, je me retournerais maintenant vers madame Aubé-Maurice. Dans les échanges de questions-réponses sur l'étude d'impact, votre ministère propose de mettre en place un comité de liaison. Je voulais savoir à quel moment serait formé un tel comité puis quels sont les objectifs puis les bénéfices attendus d'un comité de liaison?

Joanne Aubé-Maurice

En fait, je vais débiter et, au besoin, mon collègue Pierre-Olivier Morisset en Gaspésie pourra me compléter. Le comité de liaison, dans le fond, vise, au démarrage du projet, de chacun des projets, de s'associer les acteurs de la communauté les plus impliqués qui représentent au mieux les citoyens pour être capable de prendre en considération davantage les enjeux, notamment psychosociaux que le projet pourrait générer pour être en mesure d'en tenir compte du mieux possible. Fait que, il y a... ce comité-là permet un lien beaucoup plus serré avec la communauté, et donc, une plus grande acceptabilité, entre autres, là, du projet proposé, là. Fait que, c'est l'idée du comité de liaison. Il y a plusieurs projets sur lesquels on voit les comités de liaison se mettre en place. Là, ce qu'on a compris de la réponse, c'était que, étant donné qu'il y avait plusieurs projets, la multiplication des comités de liaison ne semblait pas être l'avenue privilégiée.

En contrepartie, ce qu'on nous mentionne, c'est que ce sera plutôt une centralisation des demandes de plaintes... des plaintes, en fait, qui seront canalisées, là, vers un seul et même site. Et on exprimait certaines préoccupations à cet égard-là étant donné, bon, la dépersonnalisation du processus, notamment, puis parfois bien évidemment les difficultés d'accès que les gens peuvent avoir autant pour la compréhension que pour l'internet, la technologie associée, là. Donc, c'est une modalité qui nous apparaît un petit peu plus faible que d'avoir un comité davantage local pour prendre en considération les préoccupations de la communauté. Je sais pas si mon collègue, Pierre-Olivier Morisset, souhaite me compléter en Gaspésie à cet égard-là.

Pierre-Olivier Morisset

Oui. Je peux compléter. Pierre-Olivier Morisset, Direction régionale de la santé publique, Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine. Effectivement, là, particulièrement pour la région Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, où la 132 puis la 199 sont des liens routiers essentiels, même dans le cas de... projets qui pourraient toucher des tronçons de route qui sont éloignés, entre guillemets, des milieux habités, ça reste que... la plupart des services, la plupart des... endroits où les gens vont avoir à se déplacer, vont être accessibles à travers ces routes-là, puis ça devient des liens vitaux, pas juste pour les services de santé, mais pour tout le reste de la vie de ces gens-là et de ce qu'on observe là de nos travaux en région sur l'érosion et la submersion, c'est que c'est une question qui touche vraiment beaucoup la population, que ce soit aux Îles ou en Gaspésie. Puis, on pense que d'avoir un comité de liaison, particulièrement pour notre région, ça serait, même pour des projets qui sont loin des milieux habités, ça serait une bonne pratique à implanter. Parce que c'est une question vraiment critique par rapport à l'adaptation aux changements climatiques, c'est ce qui ressort le plus souvent dans nos consultations sur ces sujets-là, en région.

Stéphanie Dufresne

Donc, votre proposition de comité de liaison, ça s'appliquait par projet. Est-ce qu'il y a d'autres configurations possibles? Est-ce que, par exemple, par MRC ou par municipalité, c'est des choses qui se font? Une question générale...

Joanne Aubé-Maurice

Je vais tenter une réponse, mais c'est sûr que l'expérience de projet aussi vaste sur d'aussi grands territoires, on l'a pas. On n'a pas tellement de recul, mais tu sais, l'idée c'est qu'on soit capable dans le fond de créer une structure... est-ce que ça marche bien mon micro? Oui. Qu'on soit capable de créer une structure de... consultation, en fait, qui permet d'aller chercher le pouls de la population à une échelle humaine où les gens peuvent se sentir considérés. C'est sûr que plus on élargit le territoire, plus on dépersonnalise le processus et plus on, peut-être, s'éloigne des enjeux locaux vécus par certaines communautés. Fait que probablement qu'il faut trouver une échelle qui apparaît la plus raisonnable possible pour peut-être conjuguer un certain nombre de projets apparentés sur un territoire commun, sans nécessairement que ce soit un comité de liaison par projet. Mais si on étale trop, probablement qu'on va perdre un peu de sens pour les participants ou les parties prenantes du comité de liaison.

Stéphanie Dufresne

Très bien. Merci. Du côté du ministère de la Sécurité intérieure, est-ce que vous avez de l'expérience avec de tels comités? Est-ce que... Qu'est-ce que vous pouvez nous dire à ce sujet-là?

Hugo Martin

Hugo Martin, ministère de la Sécurité intérieure. En fait, dans le cadre des différents projets de prévention sur lesquels on est appelé à collaborer avec les Municipalités, il y a, en effet, différents comités qui sont mis en place au niveau des Municipalités. Dans un premier temps, ces comités-là regroupent autant les partenaires gouvernementaux, autant nos collègues de la

santé qui sont ici présents, autant les acteurs du milieu. Puis, bien sûr, ces comités-là sont pilotés par les autorités municipales qui sont maître d'œuvre des projets de prévention pour lesquels nous on collabore avec eux. On les supporte dans différentes phases parce qu'il y a différents volets qui sont de notre mandat, mais des mandats également des Municipalités. Puis, ce qu'on voit, c'est qu'il y a une efficacité de partage de l'information au niveau des différents partenaires. On a des intrants au niveau de certains enjeux qui sont pris en compte à travers le projet. Puis l'optique, bien sûr, c'est d'amener la réussite du projet puis, au final, d'amener un accompagnement des citoyens aussi à travers tout ça.

Stéphanie Dufresne

Très bien, merci. Donc, du côté de l'initiateur, donc, dans votre étude d'impact, vous dites que dans le fond, vous allez être capable d'atteindre les mêmes objectifs qu'un comité de liaison à travers ce que vous proposez. D'abord, qu'est-ce que... quelle est votre proposition, puis de quelle façon on atteint les objectifs qui... viennent d'être exprimés.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, dans le fond, dans les réponses aux questions, on mentionne que, au sein du ministère des Transports, on dispose d'un... ce qu'on appelle un guichet unique territorial. Fait que, dans le fond, toutes les requêtes citoyennes vont rentrer à une même place puis vont être distribuées. Fait que si la requête citoyenne concerne la région du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie ou des Îles-de-la-Madeleine, elle va atterrir chez nous à Rimouski, dans le fond. Fait que, il y a des gens qui sont dédiés dans les équipes chez nous à traiter ces requêtes citoyennes. Il y a des délais à respecter, là, je veux pas dire de bêtises, fait que je vais pas les mentionner. Mais légalement, on est obligé de répondre à toutes les questions qu'on reçoit dans un certain délai, puis de s'assurer de faire des suivis. Fait que ça, c'est déjà quelque chose qu'on fait dans nos projets classiquement, dans le fond. Fait que n'importe quel citoyen pourrait nous contacter par ce guichet unique territorial, puis quelqu'un va le rejoindre, selon la manière, selon l'enjeu, ça peut être par courriel ou on va le rappeler, ça va dépendre, ça va être au cas par cas.

Puis sinon, évidemment, bien, on parle très régulièrement aux Municipalités qui sont concernées sur notre territoire. C'est quelque chose, au début de chaque projet, il y a la gestion des parties prenantes, fait que évidemment la Municipalité fait souvent partie de ces parties prenantes là. Puis, ça peut être aussi s'il y a un citoyen qui est concerné par une intervention directement sur son terrain. Si c'est, je sais pas, hier, il y avait l'association de kitesurf aux Îles-de-la-Madeleine, par exemple, c'est sûr que si nos travaux vont les impacter, bien ils vont faire partie de la stratégie de parties prenantes, de gestion des parties prenantes. On peut les rencontrer individuellement ou s'ils ont les mêmes enjeux ou si on se rend compte que ça serait bénéfique que il y ait une rencontre groupée, bien évidemment, on va l'organiser aussi. Fait que on estime que, au final, à travers les différents processus qui sont déjà mis en place dans notre cheminement de projet, on va être capable en quelque sorte d'atteindre les mêmes objectifs.

Stéphanie Dufresne

Dernière petite question avant de passer au registre. Je comprends qu'il y a des gens qui attendent. Les parties prenantes identifiées au départ, quelles sont-elles?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Bien ça va dépendre de chaque projet. Si on fait un projet, par exemple, qui ne touche aucun citoyen, qu'on ne va pas sur sa propriété, il va pas y avoir de conséquences pour lui, bien c'est sûr qu'il n'y aura pas de citoyens dans les parties prenantes. S'il y a pas d'association ou, je sais pas, une cantine ou quelque chose comme ça, s'il y en a pas, bien ils ne feront pas partie. Ça va vraiment être au cas par cas. Puis, dans le fond, il y a toute une technique au sein du ministère. On a des personnes qui sont compétentes pour aller identifier, justement, quelles vont être les parties prenantes. Toutes les parties prenantes vont pas avoir non plus le même niveau d'implication dans les projets, là. Elles sont classées de la plus impactée à la moins impactée. Ça peut être aussi d'autres ministères qui vont être identifiés comme parties prenantes dans nos projets. Fait que ça va vraiment être au cas par cas, mais il y a toute une démarche et une équipe qui est déjà en place, parce que c'est déjà quelque chose qu'on fait dans chacun de nos projets.

Stéphanie Dufresne

D'accord, merci.

Période de questions**Antoine Morissette**

Donc effectivement, le registre bouge tranquillement pas vite, donc il y a déjà des personnes qui se sont inscrites et qui sont prêts à participer. On a plusieurs participants-participantes qui attendent par vidéo, donc les trois premières interventions se feront par vidéoconférence.

Jasmine Solomon, pour la Municipalité des Îles-de-la-Madeleine**Antoine Morissette**

Donc je vais appeler la première personne, il s'agit de madame Jasmine Solomon.

Jasmine Solomon

Bonsoir! Est-ce que vous m'entendez?

Antoine Morissette

Oui, on vous entend très bien. Bonsoir, madame Solomon. On vous écoute.

Jasmine Solomon

Bonjour, Jasmine Solomon, je suis issue des Îles-de-la-Madeleine, je travaille à la Municipalité des Îles-de-la-Madeleine. J'entends, là... J'ai manqué un petit peu la dernière intervention parce que j'étais dans la salle juste avant, mais j'entends bien qu'il y a eu une question par rapport à la consultation et j'entends souvent les différents ministères dans ces processus-là qui disent, qui passent par les municipalités, ce qui est en partie vrai. On a été, nous, consultés dans le cœur de ce projet-là, indéniablement, mais ce que... en fait, là où j'aimerais entendre le ministère,

c'est que je trouve que souvent, on est consulté sur les enjeux et les intrants pour l'étude d'impact, mais en fait très peu, voire pas, sur les solutions, tout dépendant des projets. Donc, je me demandais vu, la complexité hautement dynamique du milieu des Îles-de-la-Madeleine avec l'exiguïté du territoire, on a parlé beaucoup de l'approvisionnement des matériaux qui est un aspect très difficile à considérer... et tout. Est-ce que le ministère a réellement évalué la faisabilité de tenir des consultations sur le territoire avec des parties prenantes autres que les municipalités ou les MRC?

Antoine Morissette

Parfait. Merci madame Solomon pour votre question. Je vais la diriger vers madame Moisset.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, en effet, comme je le mentionnais hier soir là, pour les projets qui auraient normalement déclenché une étude d'impact s'ils étaient pris individuellement, le ministère va faire une consultation donc qui va être par le questionnaire en ligne, mais si besoin, il pourrait y avoir des séances d'information. Fait que nous, qu'est-ce qu'on entend par séance d'information, c'est dans le fond, on réunit... on prend une salle, un peu comme on fait ce soir, puis on invite le citoyen à venir se présenter. On lui présente les solutions qui auraient été envisageables, évidemment là, on peut pas faire une présentation de deux heures, fait que c'est quand même très succinct. Puis, on consulte sur la solution qu'on a retenue à ce stade, puis il faut quand même aller remplir les questionnaires en ligne. Fait que oui, évidemment, on va envisager de se déplacer en personne, puis aux Îles-de-la-Madeleine, dans les dernières années on a tenu des séances d'information en personne sur le territoire.

Antoine Morissette

Merci madame Moisset. Madame Solomon, je retourne vers vous pour votre deuxième question.

Jasmine Solomon

Oui, en lien avec ce que madame Moisset a dit... j'aimerais savoir, je sais pas si c'est possible, mais j'aimerais savoir, par exemple dans le cas du dernier, un des projets en cours par le ministère sur le territoire, combien il y a eu de... répondants à la consultation en ligne, parce que c'est aussi souvent un aspect qui est décrié auprès de la Municipalité sur le fait que les gens ne voient pas toujours, donc j'aimerais ça si on pouvait un peu savoir le nombre de répondants ou un taux de participation ou est-ce que ce... est-ce que ce sont des moyens qui sont hautement utilisés?

Antoine Morissette

Madame Solomon, peut-être pour aider un peu madame Moisset dans sa réponse, est-ce que vous dites un projet en cours, est-ce que vous pourriez préciser?

Jasmine Solomon

Je pense au projet en cours de La Martinique dont on a parlé sur le Havre-Aubert avec le géotube, par exemple. Je sais qu'il y a eu une consultation à laquelle j'ai participé, mais je suis curieuse de savoir s'il y a un taux de participation quand même élevé de la population.

Antoine Morissette

Très clair, puis, je pense que ça va aider madame Moisset à répondre peut-être plus précisément à votre question. Donc, madame Moisset, à vous la parole.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Bien là, juste pour être sûre, je ne pense pas qu'il y ait encore eu de consultations au F103 en tant que tel, en tout cas pas dans le cadre du programme parce que dans le fond ce projet-là va commencer dans le décret de soustraction. Par contre, si je me trompe pas, puis là peut-être que mon collègue Gabriel pourra me compléter, je pense qu'il y a eu une séance d'information où on est venu présenter qu'est-ce qui s'en venait. Je sais pas si tu peux compléter.

Antoine Morissette

Madame Moisset, donnez-moi 30 secondes, je vais retourner vers madame Solomon qui affirme avoir été consultée donc je vais demander une précision. Donc, on parle du site La Martinique et vous parlez d'une consultation. Est-ce que ça va au-delà d'une séance d'information? Donc, il y avait... est-ce que vous avez été sollicitée pour par exemple remplir un... je veux dire un formulaire Web ou en tout cas, bref, de poser une action concrète de consultation?

Jasmine Solomon

En fait, je suis vraiment désolée, madame Moisset a raison, sur laquelle j'ai été consultée, c'était dans le cadre des intrants justement sur les enjeux par rapport à mon rôle à la Municipalité, mais sur un autre projet qui a été réalisé dans le passé, dans les derniers projets récents qui auraient eu une réelle consultation en ligne, peu importe le projet, là, un projet aux Îles juste pour me donner un envergure.

Antoine Morissette

Parfait, c'est bon, on va y aller dans cette direction-là. Effectivement, donc, on aimerait avoir peut-être un topo de la situation lorsque vous avez... réalisé des consultations, lesquelles se sont faites par formulaire Web. Quel est le taux de participation? Est-ce que cette participation-là est représentative par exemple de la population du milieu consulté, en l'occurrence, les Îles-de-la-Madeleine. Puis, comment vous avez effectué par exemple la rétroaction sur les commentaires qui pourraient vous avoir été soumis dans ce type de consultation là. Puis là, on comprendra que c'est sans égard à un projet en particulier, peut-être un expérience. Si vous avez quelque chose sur les Îles, ce serait encore mieux.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Bon, malheureusement, j'ai rien sur les Îles. Je l'ai mentionné hier soir à date dans le cadre du programme, on a juste fait une consultation c'est pour un projet à Mont-Louis, fait que dans le secteur de la Gaspésie Rive-Nord. Puis, là, ma collègue Julie me corrigera si je dis une bêtise, mais il me semble que dans la salle il y avait une centaine de participants. 90 participants, on me souffle, puis que pour les gens qui ont réellement rempli le questionnaire de consultation, il me semble qu'on était à une cinquantaine. Fait que c'est ça, 51 qui ont complété le formulaire en ligne.

Antoine Morissette

Vous comprenez que on n'entend pas ce qui se dit dans la salle, vous devez le répéter.

Sophie Moisset

Oui, fait que c'est ça, une centaine de participants, puis 51 personnes qui ont complété le formulaire en ligne. Fait qu'il y avait quand même une bonne participation.

Antoine Morissette

Parfait, merci beaucoup. Merci, madame Solomon, pour vos questions.

Gabriel Dumont, pour la Municipalité de Sainte-Flavie

Antoine Morissette

Je vais passer à une prochaine intervention toujours en ligne et on va poursuivre en ligne aussi pour les deux prochaines interventions. Donc, il s'agit de Gabriel Dumont. Excusez-moi, on me fait signe, monsieur Roger. Oui, avant d'aller vers monsieur Dumont, allez-y.

Jonathan Roger

Oui, Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. On voulait profiter de l'occasion au ministère de l'Environnement pour mentionner qu'il y a un guide sur les consultations, là, qui est élaboré, là, par la Direction générale d'évaluation environnementale et stratégique, là, pour... aider l'initiateur dans... la consultation, pour établir les méthodes de consultation. Donc, entre autres, à l'annexe 1, il y a toutes les méthodes de consultation possibles qui... sont suggérées par le ministère de l'Environnement. Donc, c'est un guide... auquel ferait partie aussi la directive que l'initiateur peut consulter, donc nous c'est un des outils qu'on utilise quand vient le temps d'analyser, là, les méthodes retenues par l'initiateur.

Antoine Morissette

Oui, merci de cette précision, ça me fait penser, est-ce que tout à l'heure on avait cette discussion-là par rapport au décret, là, que par exemple là on était dans l'inventaire des données, mais que vous pourriez donc enchâsser dans le décret par exemple tel ou tel type de protocoles pour aller recueillir des données, ce que je comprends que par exemple ce genre de guide là aussi pourrait être interpellé via le décret pour... encadrer finalement la pratique de consultation publique dans le cadre du programme?

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Effectivement, ça pourrait être... on pourrait libeller au besoin une condition qui viendrait mentionner l'initiateur que l'une des méthodes qui est prévue au guide de consultation soit utilisée, peut-être qu'on va même aller encore plus loin puis peut-être même nous autres... même cibler des méthodes, là, dépendamment des résultats de... la consultation qu'on va avoir fait auprès de nos experts, entre autres auprès du pôle d'expertise à l'impact sociaux, qui va nous aider, là, à encadrer les méthodes privilégiées dans

le cadre du programme, mais effectivement ça pourrait être un guide qu'on pourrait citer dans les exigences ou même dans la condition de décret au besoin.

Antoine Morissette

Madame Moisset, en entendant ça, je voulais savoir, le guide dont monsieur Roger parle, est-ce que c'est le guide duquel vous êtes inspiré pour, dans votre schéma de cheminement de projet, il y a plusieurs étapes dans lesquelles, par exemple, vous avez de l'information, d'autres fois c'est des exercices de consultation, puis je pense que c'est consigné aussi dans une des annexes de l'étude d'impact. Est-ce que ce guide-là a servi de guide pour élaborer votre stratégie d'information et de consultation?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Je suis pas familière avec le guide dont on est en train de parler, fait qu'il faudrait que je valide avec ma collègue des communications, fait que je vous ferai un retour.

Antoine Morissette

Oui, parfait. On attendra votre retour. Merci beaucoup, madame Moisset. Oui, madame Saint-Michel, allez-y.

Linda St-Michel

Monsieur Roger, pour faire un peu de chemin sur ce que vous dites, la condition de décret qui pourrait être appliquée, ce serait dans le cadre du programme... excusez-moi, lors du décret autorisant le programme, mais maintenant on sait qu'il va y avoir diverses autorisations que le ministère des Transports va devoir aller chercher. Est-ce que même à ce niveau-là il pourrait y avoir des exigences en termes de consultation? Je pense toujours aux règlements sur l'encadrement des activités de moindre impact où ils peuvent avoir une autorisation ministérielle. Dans ce cadre-là, est-ce que ça pourrait aller jusque-là ou vous avez en tête seulement les projets qui devraient passer typiquement par la procédure d'examen ou d'évaluation des impacts.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Donc, effectivement, on pourrait venir encadrer là certains types d'autorisations. On pourrait venir mettre des consultations pour certains types d'autorisation, que ce soit des déclarations de conformité, une exemption, dépendamment là de l'analyse qu'on fera là du processus qui aura été établi. On pourrait effectivement venir cadrer des consultations par type de travaux au besoin.

Antoine Morissette

Et, monsieur Roger, vous parliez de votre groupe, votre équipe d'expertise là, au pôle d'expertise en impacts psychosociaux. Est-ce que, je sais pas si c'est à vous ou à madame Aubé-Maurice que je dois m'adresser là pour la consultation... ce guide-là, est-ce qu'il a été fait en collaboration, en consultation avec le MSSS?

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. J'ai pas d'informations actuellement là que... Je pourrais pas vous le confirmer. Je peux valider par exemple l'information puis vous revenir là avec la réponse.

Antoine Morissette

Je vais tenter ma chance avec madame Aubé-Maurice comme ça, ça vous éviterait peut-être d'avoir à faire le suivi. Madame Aubé-Maurice.

Joanne Aubé-Maurice

J'aurais aimé vous éviter le suivi, mais je suis pas certaine non plus, à moins que mon collègue Pierre-Olivier Morisset puisse répondre à cette question-là. C'est sûr qu'en santé publique, on a de multiples guides associés à la participation citoyenne dans des contextes publics comme ça aussi, mais on n'utilise pas habituellement celui du ministère spécifiquement quand on est sur d'autres projets. Fait que je sais pas, Pierre-Olivier, si tu souhaites ajouter ton grain de sel ou si tu passes ton tour.

Pierre-Olivier Morisset

J'ai malheureusement pas l'information, mais j'ai manqué un bout de la question parce que je suis tout seul. Non, mais... Désolé.

Antoine Morissette

Mais ça va là, je pense qu'on voulait éviter à monsieur Roger un suivi puis il devra le faire, c'est tout simplement ça. Donc ça vous va, monsieur Roger, pour le suivi.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Oui, oui, pas de problème, je viens de vérifier, je viens de lire rapidement en diagonale, je voyais pas là effectivement qu'on avait consulté le ministère de la Santé... Santé et services sociaux, mais on va valider et on va revenir avec une réponse officielle.

Antoine Morissette

Merci, merci pour tout ça.

Antoine Morissette

Monsieur Dumont, c'est maintenant à vous. J'ai vu que vous êtes apparu à l'écran, donc bienvenu, monsieur Dumont. On vous écoute pour vos deux questions.

Gabriel Dumont

Bonsoir. Merci, vous m'entendez bien.

Antoine Morissette

On vous entend très bien, on vous voit. La communication est bonne.

Gabriel Dumont

Dans le cadre du projet décennal, quel horizon temporel oriente la planification et la conception des interventions? Donc, quelle durée de vie ciblez-vous pour les ouvrages projetés, tenant compte notamment du climat futur?

Antoine Morissette

Merci, monsieur Dumont, pour votre question. Madame Moisset.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Je vais laisser mon collègue Thomas répondre à cette question.

Thomas Fortin-Chevalier

Oui, Thomas Chevalier, ministère des Transports. Typiquement, la durée de vie lors de la conception, la durée de vie est d'environ 50 ans, avec un horizon pour les changements climatiques de 30 ans qui est considéré. On va pas au-delà de 30 ans pour la considération des changements climatiques étant donné l'incertitude trop importante de passer la période de 30 ans. Pour l'instant, c'est la norme en vigueur. C'est des normes qui quand même assez évolutives et dynamiques disons là. Notamment, la période à considérer pour les changements climatiques vient d'apparaître cette année pour les ouvrages en protection côtière qui a été fixée à 30 ans, avant c'était un peu à la discrétion disons des concepteurs. L'expérience permet de constater que la marge d'erreur est trop importante, l'incertitude est trop importante. Autrement, la durée de vie des ouvrages grosso modo a 50 ans avec des entretiens évidemment qui sont requis selon les solutions. Mettons les recharges, les ouvrages souples avec des entretiens qui sont requis de 10 à 15 ans post-construction, les ouvrages durs, des durées de vie plus grandes avec des inspections parfois moins d'entretien.

Antoine Morissette

Dites-moi dans le cheminement en fait du... de votre programme jusqu'à ce qu'on en soit à l'étape de la consultation. Aujourd'hui, vous avez échangé, là, à quelques reprises avec le ministère de l'Environnement puis au cours de ces échanges-là, un élément qui est ressorti c'est que la prise en compte des changements climatiques à l'étape de l'outil d'aide à la décision, ça peut pas être intégré à cette étape-là, c'est intégré plus tard par exemple à l'étape de l'étude hydraulique. Donc, l'étude hydraulique classiquement ce qu'on apprend c'est qu'on peut concevoir un ouvrage en... je dirais en intégrant un paramètre qui va considérer les changements climatiques et là ce que vous nous informez c'est que ce paramètre-là permet d'assurer ou de sécuriser peut-être la... variable changement climatique pour les 30 années à venir. Est-ce que cette réalité-là, elle est.. Est-ce que vous pouvez peut-être élaborer premièrement sur cette prise en compte là des changements climatiques, puis comment c'est intégré finalement dans une étude hydraulique et pourquoi ça ne peut pas l'être en amont?

Thomas Fortin-Chevalier

Je suis pas sûr de comprendre exactement la question. Je vais répondre puis...

Antoine Morissette

Je pense que je vais vous aider parce que je vais lire la citation parce que je vois que vous avez un peu de difficulté à recadrer. Vous dites quant à savoir comment les résultats ici de l'appréciation du risque seront intégrés à l'étape du choix de la solution d'adaptation pour chacun des sites et les mécanismes par lesquels le climat futur sera intégré à l'étape de la conception de la mesure d'adaptation. Il importe d'abord de savoir que cet élément ne peut être intégré à l'outil d'aide à la décision. Ça, c'est une réponse que vous avez donnée au ministère dans le contexte de justement une question sur l'intégration des changements climatiques dans l'outil d'aide à la décision. Votre réponse se poursuivait en disant que cette intégration-là se fait à l'étape de la conception des projets, donc de l'étude hydraulique. Donc, ma question est à savoir quelles sont les variables qui sont intégrées dans l'étude hydraulique et comment éventuellement ces variables-là ou les critères changements climatiques viennent influencer les variables de l'étude hydraulique.

Thomas Fortin-Chevalier

En fait... l'étude hydraulique va... comme je parlais un peu durant la visite de site tantôt, l'étude hydraulique va regarder le climat antérieur, en fait, sur la base des données antérieures pour reproduire le climat de vent qui a généré les vagues dans les années antérieures selon la série temporelle qu'on aura pour un site donné et ensuite on est capable de projeter pour différentes récurrences des événements de tempête. Et là, comment on intègre les changements climatiques à ces niveaux-là. Une fois qu'on a ces données-là, donc une récurrence, par exemple, de 10 ans et pour avoir un niveau d'eau de X, une récurrence de 50 ans à un niveau d'eau Y.

Comment on intègre le changement climatique? C'est qu'on vient majorer ces niveaux d'eau-la pour une projection de rehaussement de niveau d'eau sur 30 ans. Donc, pour l'instant, c'est le moyen qu'on utilise pour tenir compte des changements climatiques. Et là où on ne tient pas compte des changements climatiques, c'est toute la... la modification aux récurrences. On s'entend que les événements sont de plus en plus intenses, de plus en plus... un événement qui était centennal il y a 10 ans n'est peut-être plus centennal. Donc ça, c'est pas pris en compte actuellement. C'est vraiment seulement la majoration du niveau d'eau qui est pris en compte.

Antoine Morissette

Exactement, c'est là où on s'en allait ensemble, la majoration, est-ce que c'est chiffré, est-ce que c'est quantifié, puis cette majoration-là, est-ce qu'elle est ajustée à la lumière, par exemple, de l'évolution des connaissances sur les changements climatiques.

Thomas Fortin-Chevalier

Oui, tout à fait. En fait, la majoration, elle est dans un tome, le tome 3, figure 2.1-3, l'un des tomes de conception du ministère. Et donc, c'est une majoration du niveau d'eau qui... part de l'horizon 2030, puis qui va par tranche de 10 ans. Donc, on a une courbe, on est capable de... Le concepteur est capable d'aller voir dans ce cas-ci, ça serait pour une projection. C'est 30 ans passés la mise en service de l'ouvrage, donc si on dit, bon, la construction, par exemple, est prévue en... On parlait tantôt de la fin du décret 2037, donc mettons en 2035 on construit,

30 ans passés 2035, voici, puis là on peut lire la majoration à tenir compte. C'est comme ça que c'est utilisé pour l'instant.

Antoine Morissette

Puis ça, c'est une majoration là en pourcentage pour s'entendre.

Thomas Fortin-Chevalier

C'est pas une majoration, c'est un niveau d'eau, c'est une valeur en mètre à ajouter au niveau d'eau.

Antoine Morissette

Une valeur en mètre dans le cas par exemple des études sur les niveaux d'eau. La conception des ouvrages s'ensuit, c'est-à-dire qu'il va y avoir un....

Thomas Fortin-Chevalier

Tout à fait. Fait que là, on peut...

Antoine Morissette

Je vais utiliser le mot surdimensionnement là, mais c'est peut-être pas le bon mot, mais il va y a un dimensionnement conséquent à cette majoration du niveau de l'eau.

Thomas Fortin-Chevalier

Exactement, après on va rouler le modèle avec une tempête de conception majorée de disons 30 centimètres par rapport à... Je prends un exemple juste pour illustrer la situation tempête de récurrence 50 ans donc à chaque année on a 2 % de chance, 2 % de chance d'avoir une tempête de cette magnitude-là et là disons que ce niveau d'eau de 3 mètres et là pour un horizon mise en service 2035 avec... une majoration disons là 2035 ça nous donnerait... 2050, c'est-à-dire... 65, ça donnera une majoration de 0.37 mètre. Donc, 37 cm qui va être ajouté au niveau d'eau. Donc, on va rouler le modèle avec un niveau de 3.37 m, voir qu'est-ce que ça donne puis, à partir de ça on va être en mesure de... bien dimensionner en fait l'élévation de la crête de l'ouvrage, que ce soit une recharge, que ça soit un brise-lame, un enrochement.

Antoine Morissette

Parfait. Très clair pour moi, puis les différents scénarios du GIEC qui eux sont révisés quand même assez régulièrement, dans quelle mesure il contribue à, soit l'outil d'aide à la décision, je pense que ça, bon, peut-être c'est assez clair que ce l'est pas, mais vous me corrigerez si je me trompe, mais ces scénarios-là, que ce soit les scénarios, disons, modérés à pessimistes, peu importe comment on les qualifie, comment il contribue, comment vous les considérez, au-delà de la conception des ouvrages puis du calcul d'ingénierie qui se cache derrière... qui se cache, mais que vous utilisez derrière. Ces différents scénarios-là, comment vous les considérez dans votre programme?

Thomas Fortin-Chevalier

Thomas Chevalier, ministère des Transports. En fait, on les considère notamment par le dimensionnement, comme je viens d'expliquer. Donc, dans l'outil d'aide à la décision, ça va être inclus dans l'analyse multicritère numéro 2, où là, les différents scénarios vont être détaillés, suffisamment détaillés pour qu'on puisse les quantifier. Donc, on va être en mesure de bien cerner l'ensemble des éléments associés pour chacun des critères qui... font office d'analyse multicritère, donc on est capable de bien les comparer avec les ouvrages dimensionnés, ou plutôt adaptés à la majoration ou le surdimensionnement pour reprendre le terme que vous dites, mais c'est un ouvrage mieux adapté. Donc, la volumétrie de l'ouvrage qui est plus grande, le coût de travaux qui est plus grand, la durée des travaux qui est plus grande, l'impact sur le paysage qui peut être différent. Donc, c'est dans ce contexte-là que c'est intégré à l'outil d'aide avec l'analyse multicritère numéro 2.

Antoine Morissette

Parfait, merci beaucoup. J'ai une autre petite question. Vous l'avez évoqué l'augmentation de la fréquence des tempêtes ou par exemple les récurrences de niveau d'eau qui deviennent, bon une récurrence à 50 ans ou 20 ans peut devenir une récurrence 10 ans puis, ainsi de suite, là, bon, ce que vous évoquiez toute à l'heure. Dans quelle mesure ça influence la durée de vie de vos ouvrages puis éventuellement aussi la durée de vie... des entretiens. Donc est-ce que... l'augmentation de la fréquence des événements se traduit par une augmentation de la fréquence des réparations que vous avez à faire. Je comprends qu'on est toujours dans l'entretien réparation, je mets ça dans le scénario entretien que vous évoquez et là, à quel moment on devient dans une situation où cette augmentation-là va un peu... rétablir le balancier que vous disiez toute à l'heure, c'est-à-dire que vous êtes beaucoup en prévention. Donc, dans quelle mesure ça rétablit, ça pourrait rétablir ce balancier-là? Est-ce que vous avez comme un suivi aussi un peu à l'image de ce que je demandais à monsieur Simard-Johnson sur l'historique des 10 dernières années? Est-ce que vous voyez une augmentation de la fréquence par exemple de l'entretien ou de la réparation de vos ouvrages qui est directement liée à l'augmentation de la fréquence des événements de tempêtes ou des événements, on va dire, qui causent des dommages à la côte?

Thomas Fortin-Chevalier

Thomas Chevalier, ministère des Transports. Je vais répondre en partie à la question, puis mon collègue Gabriel va compléter. Au niveau de l'historique, des entretiens puis des impacts directs, c'est Gabriel qui va compléter, mais on fait des suivis sur les ouvrages anthropiques, les ouvrages qu'on a construits, on fait des suivis... un peu comme les suivis des côtes naturelles, on fait des suivis annuels, on vise pas nécessairement tous les sites à chaque année, mais... tous les ouvrages sont également cotés avec des cotes d'état, puis la fréquence de suivi va être dépendante des cotes d'état. Donc ces ouvrages sont... sont monitorés puis lorsqu'il faut intervenir, bien c'est rentré dans la programmation. Donc, ça répond en partie. Est-ce qu'on voit le lien direct avec l'augmentation de la fréquence des événements? Ça, je peux pas vraiment vous répondre à brûle-pourpoint comme ça. Par contre, Gabriel pourra apporter un complément.

Gabriel Simard-Johnson

Oui, Gabriel Simard-Johnson, ministère des Transports. Dans le fond, le volet que moi je peux apporter, c'est le volet entretien des murs, exemple des murs en Gaspésie qui sont des ouvrages de protection côtière, là sur... j'en ai glissé un mot hier, sur une quarantaine de kilomètres. On remarque effectivement qu'on a plus d'entretien à faire sur ces ouvrages-là où on a remarqué une certaine hausse des événements. Par contre, c'est difficile à séparer ça de l'ouvrage qui continue de prendre de l'âge. On est quand même en présence d'ouvrages qui sont là depuis 1975, les derniers murs ont été construits en 1980. Est-ce que c'est parce qu'il y a plus d'événements qu'on veut entretenir ça... on doit entretenir plus régulièrement ou si c'est aussi parce que la désuétude de l'ouvrage en tant que tel continue d'avancer, c'est difficile de faire la séparation entre les deux, mais sur les ouvrages que moi j'ai eu la chance de m'occuper ou les empiètements, disons sur lesquels j'ai travaillé, je peux pas dire que j'ai associé à l'augmentation des... la multiplication des entretiens à l'augmentation aux changements climatiques. Ce qu'on voyait par exemple c'était l'augmentation du nombre d'événements. Et là, bien généralement lors d'un événement, on intervient, mais souvent plus ponctuellement. Donc, je pense que c'est cet entretien-là qu'on a peut-être vu une récurrence augmenter, les entretiens ponctuels dus à des tempêtes. Mais pas nécessairement la planification d'opérations d'entretien de grande envergure. Ça, je peux pas dire que je peux associer ça.

Antoine Morissette

Parfait. Merci pour le complément d'information. Allez-y, monsieur Fortin-Chevalier.

Thomas Fortin-Chevalier

Petit complément. Thomas Chevalier, ministère des Transports. Si je peux me permettre, effectivement, puis, Gabriel me fait penser que les enrochements ne sont pas tous pareils, ne se ressemblent pas tous non plus. Donc, d'associer la causalité est dure à démontrer. Des fois, les enrochements, les pierres peuvent être de mauvaise qualité et dans le temps, s'effriter et le calibre réduit. Donc, ne protège plus autant, ou n'offre plus la fonction de protection autant. La mise en place y est pour beaucoup aussi. Des fois la mise en place, les pierres moins bien imbriquées vont plus se disloquer, se dissocier des unes des autres, faire des... espèces de trous dans les ouvrages, donc c'est sûr que la causalité est relativement dure à démontrer.

Antoine Morissette

Puis, peut-être une petite question complémentaire de mon côté aussi. Donc, là on parle peut-être justement des changements climatiques qui amènent peut-être une fréquence plus élevée, des événements plus dommageables à la côte, mais la combinaison d'événements, c'est-à-dire des aléas multiples, on parle beaucoup de... Je comprends que là on dérive un peu là, mais submersion, érosion, puis d'autres aléas par exemple pluies diluviennes qui pourraient être combinées. Donc, dans cette mesure-là, vous avez quand même aussi, si évidemment c'est la route qui... est mise en cause, on s'entend, est-ce que c'est considéré finalement dans votre programmation? Planification, programmation là? Parce que par exemple là, un événement de tempêtes, vagues, submersion, donc on est dans érosion, submersion, puis en même temps on fait face à, par exemple, des pluies diluviennes qui vont entraîner, je sais pas, des glissements de terrain par exemple ou des débordements de cours d'eau ou des ponceaux qui vont justement être arrachés par une crue éclair par exemple ou... ou autres événements combinés,

vous comprenez, il y a une interdépendance tout à l'heure, pas tout à l'heure, mais quand on regarde finalement les facteurs d'érosion à la côte, on parle bon évidemment de basse pression et vents et autres, souvent c'est associé à des tempêtes qui ne font pas juste du vent aussi, ils peuvent faire autre chose comme pluie ou autre qui peuvent se combiner puis créer, je vais appeler ça la tempête parfaite pour le ministère des Transports.

Gabriel Simard-Johnson

Gabriel Simard-Johnson, ministère des Transports. Dans le fond, je pense que ça se répercute pas nécessairement dans notre programmation, mais dans notre façon d'aborder la problématique. On essaie d'être plus... Depuis quelques années, puis c'est le ministère aussi qui prend cette tangente-là, on est beaucoup en maintien des actifs, on est beaucoup plus... Donc, les activités d'entretien, c'est sûr que c'est quelque chose qu'on essaie d'encourager, d'être dans l'entretien préventif plutôt que d'attendre qu'un événement se produise. Puis ça, ça fait suite justement à ce que vous dites, monsieur le président, les... plusieurs événements récurrents qu'on a eus, on a eu 2010, 2016, 2017, il y a eu beaucoup d'eau, il y a eu des grosses inondations le long de la rivière... débordement de la rivière Cascapédia, on a perdu des ponts, on a eu 2014, on a eu Arthur, tu sais on a plusieurs événements qui se sont succédés, puis aussi avec la question des budgets, les coûts qui cessent, qui ne cessent pas d'augmenter, les coûts de travaux, tout ça. On a pris plus une tangente de maintien des actifs où on essaie de prioriser des réparations, des entretiens préventifs plutôt que d'attendre qui arrive un événement, puis qui... génère des bris beaucoup plus élevés. Donc, on a créé des plans d'intervention au niveau des murs, on s'est doté d'un plan d'intervention aussi au niveau des ouvrages de protection côtière. Je pense que c'est plus dans l'approche qu'on s'est adapté que dans notre programmation qui serait plus disons à court terme.

Thomas Fortin-Chevalier

Complément d'information également, mais au niveau de tout ce qui est fluvial, donc ça touche pas au programme à proprement parler, mais tout ce qui est fluvial, les majorations viennent d'être revues à la hausse dans... la mise à jour du tome cette année. Donc, majoration beaucoup plus importante pour les débits à considérer pour la conception.

Antoine Morissette

Parfait, merci pour la précision. Madame St-Michel avait une...

Linda St-Michel

Précision, vous avez en partie répondu. Je me posais la question avec votre connaissance maintenant, là, plus approfondie des changements climatiques, les conséquences sur les différents ouvrages. Je me questionnais à savoir, est-ce qu'il y a un type d'ouvrage qui répond mieux, en fait qui serait tout à fait désigné... qui est plus appliqué dans une nouvelle construction que vous planifiez? Et, à l'inverse, est-ce qu'il y en a d'autres qui peuvent être dommageables en fonction des changements climatiques, comme on parle quelquefois des fois qu'un ouvrage peut exacerber, par exemple, la submersion côtière, par exemple? Est-ce qu'il y a des types d'ouvrages maintenant que vous... avec la connaissance que vous avez, que vous êtes plus... je dirais pas frileux là, mais de ne plus appliquer, même si, bon, ça a fait ses preuves dans le passé.

Jonathan St-Laurent

Oui, Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. Je pense que ça fait partie même du centre même de l'outil aide à la décision qu'on a développé avec l'algorithme. Toute la revue de littérature qui a été faite dans le cadre de cet algorithme-là vient justement documenter l'impact de chacun des types d'ouvrages selon les types de milieux. Donc, c'est l'essence même de ce que l'algorithme peut nous fournir comme information de mieux connaître l'impact de certains types d'infrastructures dépendant des milieux. Donc, je ne pense pas qu'on peut répondre hors de tout doute que les enrochements, exemple, si on prend un exemple, sont bons ou néfastes par rapport aux changements climatiques. Je pense que c'est vraiment en fonction de l'implantation dans le milieu et du rôle qu'ils ont à jouer.

C'est sûr et certain qu'un empiérement va avoir un impact beaucoup plus grand sur une côte qui est meuble ou une côte qui est fragile, par exemple comme un marais maritime, versus sur une plateforme rocheuse. Chaque type dans l'étude d'impact, on est capable de documenter, les avantages et inconvénients de chacun des types d'ouvrages. Ça, c'est des informations qui sont déjà connues. À partir de là, l'impact réel va vraiment dépendre du milieu dans lequel il est implanté. Ce n'est pas nécessairement en lien direct avec les changements climatiques. Une réflexion, la réflexivité d'un mur, un empiérement ou une « rechap » ou une recharge de plage, c'est des choses qui sont déjà connues, peu importe qu'il y ait une... une majoration des impacts des changements climatiques ou non. Par contre, c'est des intrants qui sont tenus en compte dans l'étude hydraulique, comme l'a expliqué mon collègue Thomas Chevalier.

Linda St-Michel

Très bien, merci. Oui.

Thomas Fortin-Chevalier

Thomas Chevalier, ministère des Transports. Complément d'information dans l'analyse multicritère, dans le critère contexte environnemental, on a deux sous-critères. Le premier étant effet sur les processus côtiers et fluviaux. Donc là, c'est pris en charge dans l'analyse qu'on fait, on compare les solutions. Puis dans le quatrième critère, dans la caractéristique technique de l'ouvrage, il y a un sous-critère qui est adaptabilité. Donc, ça vient compléter aussi la... la prise en charge de ces notions-là, est-ce que l'ouvrage est adaptatif, est-ce que dans le temps on peut l'adapter, est-ce que, par exemple, on peut relever la crête d'une recharge, est-ce qu'on peut rehausser l'enrochement? Récemment, aux Îles-de-la-Madeleine on a refait la jetée du détroit qui est reliée... puis on a fait un enrochement, en fait, on a fait une protection d'enrochement le long de la jetée, puis on a fait de l'enrochement plus large que prévu avec la route actuelle de sorte que, dans un horizon moyen terme, quand on aura besoin de rehausser la route, bien là on n'aura pas besoin de réempiéter, l'enrochement est déjà là, on veut juste rajouter des rangées de pierres pour pouvoir rehausser la route. Donc, ça fait partie de ce qui est pris en compte... l'analyse multicritère permet de... s'assurer qu'on tienne ça en compte lors de l'analyse puis de la comparaison.

Antoine Morissette

Bien justement, je vais poursuivre dans cette... par rapport à la durée de vie des ouvrages là toujours, la composante submersion, bon elle est considérée aussi dans la planification des

ouvrages, mais quand on regarde la documentation, puis entre autres le rapport... de la commissaire au développement durable en 2023, elle soulignait qu'il y avait certaines lacunes, en fait plusieurs lacunes au niveau des connaissances sur les effets de la submersion côtière et de la submersion elle-même. Où en est-on aujourd'hui en 2026 avec cet aléa justement dans la perspective d'encourager ou, en tout cas, d'obtenir une durée de vie... des ouvrages qui respecte ce que vous nous avez mentionné à la question précédente?

Thomas Fortin-Chevalier

Oui, Thomas Chevalier, ministère des Transports. En fait, c'est très empirique. La submersion est estimée de manière très empirique. Donc, c'est vraiment des ordres de grandeur qu'on va chercher par rapport à ce qu'on appelle le débit de franchissement, donc la quantité d'eau qui franchit un ouvrage par mètre linéaire de côte par seconde. Et puis... Donc, premier point... Le franchissement en fait quand on dimensionne, quand on vient à l'étape de dimensionnement, on a un critère de dommages à l'infrastructure routière qu'on doit respecter pour lequel il y a un certain débit associé qui est relativement élevé, puis un autre critère qui est le maintien de la circulation. Donc, c'est sûr que, dans tous les cas, on va pas aller au-delà du dommage à l'infrastructure routière pour éviter les bris justement, puis là selon les projets, selon les sites, tout ça selon notre tolérance à fermer la route de manière temporaire, on pourra aller un peu plus... accepter un seuil peut-être un peu plus élevé de franchissement, tant et aussi longtemps que l'infrastructure et l'infrastructure routière et l'ouvrage de protection côtière ne seront pas... La qualité ne sera pas altérée dans ledit événement, de sorte que là on peut vraiment réduire peut-être la hauteur de la crête de l'ouvrage, puis réduire l'empiètement également.

Antoine Morissette

Parfait. Merci. Cette même question-là, où on en est aujourd'hui avec l'acquisition de connaissances sur la submersion côtière, le partage de ces connaissances-là. Bon, évidemment... Je voudrais m'adresser au bureau de projet parce que votre nom l'indique, là. Donc, l'aléa submersion il y avait quand même des lacunes au niveau des connaissances comme où on en est aujourd'hui comment sont-elles, comment percolent-elles, peut-être en priorité dans ce programme-là, mais plus largement aussi, vers le public pour que, pour que ces informations-là soient connues et... éventuellement utilisées là pour...

Laurie Desrosiers-Leblanc

Oui. Laurie Desrosiers-Leblanc, Bureau de projets érosion et submersion côtières. C'est une autre direction du ministère des Transports qui chapeaute un comité sur toute cette information-là. Par contre, j'inviterais ma collègue à venir faire un complément d'information là-dessus.

Antoine Morissette

Parfait, merci.

Anne-Christine Boudreau

Bonsoir, vous m'entendez bien?

Antoine Morissette

Oui, on vous entend très bien.

Anne-Christine Boudreau

Anne-Christine Boudreau, Bureau de projets, ministère des Affaires municipales. Comme le disait Laurie effectivement, c'est une autre direction du MTMD qui s'occupait de piloter ce projet-là auquel l'ensemble des ministères, ici présents et qui participent au Bureau de projets, collaborent et continuent de collaborer. Il y a des travaux qui ont été mis en place notamment pour... assurer le développement des connaissances en la matière. Il y a plusieurs choses qui sont sur la table présentement. Il y a des choses qui vont être justement publiées dans les prochains mois aussi à cet égard-là. J'aurais le goût de peut-être aussi, puis là, encore une fois, c'est pas la même direction qui est présente du ministère de l'Environnement, mais qui a aussi des informations en la matière. C'est nos deux experts, je vous dirais, de connaissances, à la fois du ministère de l'Environnement et du ministère des Transports. Fait que peut-être que si mes collègues peuvent rediriger ces questions-là aussi à leur direction, si elles sont présentes en accompagnement. Sinon, bien on pourrait peut-être prendre ça aussi en... délibéré et essayer de trouver une façon de vous rediriger vers les bonnes personnes.

Antoine Morissette

Parfait. Tandis que je vous ai en ligne, je vais en profiter peut-être pour... que vous m'indiquiez dans la mesure où là je vois que vous avez comme un rôle un peu de coordination. Donc, là, l'expertise se retrouve dans plusieurs ministères. Comment le Bureau peut fédérer, et éventuellement, je dirais, retransmettre cette information-là? Est-ce que cette responsabilité-là incombe au Bureau de projets ou c'est une responsabilité qui demeure, je dirais, dans chacun des ministères?

Anne-Christine Boudreau

Effectivement, c'est une très bonne question. C'est intéressant parce que, depuis le début... même de la soirée... le Bureau de projets, ça a quand même été créé en 2023. Fait que c'est assez récent, puis justement le programme, par exemple, les discussions ont commencé bien avant ça. Il faut dire quand même que les ministères impliqués que sont, bien les quatre ministères, là, le ministère des Affaires municipales, le ministère des Transports, le ministère de l'Environnement et le ministère de la Sécurité intérieure travaillent sur les aléas côtiers depuis le début des années 2000. Fait qu'il y a de la collaboration qui se faisait depuis bien longtemps. La mise en place du Bureau, comme l'a expliqué ma collègue Laurie, c'est quand même une structure de concertation et de collaboration et de soutien et d'accompagnement auprès du milieu municipal. Donc, c'est comme justement ce lieu-là de concertation...

Peut-être juste pour replacer un peu tout le monde, effectivement vous le mentionniez, mais chaque ministère conserve sa responsabilité ou ses responsabilités ministérielles. Donc, par exemple, dans le cas du MTMD aujourd'hui qui présente son programme d'aléas côtiers, bien c'est des ouvrages qu'il tente... ou des ouvrages et/ou des solutions qu'il va mettre en place, mais pour des infrastructures routières. Donc, à cet égard-là, c'est vraiment, c'est sa responsabilité en termes de mission sectorielle du ministère. Chaque ministère travaille finalement à la fois de façon... sur ses mandats ministériels, mais, lorsque c'est pertinent, il y a

quand même des collaborations puis de la concertation aussi qui se fait... C'est ça, j'ai donné l'exemple du MTMD, mais je pourrais donner lui du MELCCFP ou le nôtre comme MAMH. Pour répondre précisément sur la question des connaissances. Il y avait des connaissances et il y a du développement de connaissances qui se fait évidemment dans tous les domaines. On a parlé aussi beaucoup de consultations publiques par exemple avec le CISSS, etc. Il y a plein d'aspects d'impacts psychosociaux, d'études très très très techniques, donc il y a vraiment une multitude de connaissances qui touchent les aléas côtiers. Puis, il y a quand même beaucoup de travaux qui ont été faits pour répertorier ces connaissances-là. Il y avait notamment le VGQ dans son rapport en 2023 avait été là... à émettre certaines recommandations. Fait qu'il y a beaucoup de travail qui s'est fait de la part des quatre ministères en concertation, mais aussi de façon ministérielle.

Puis, là, ben c'est ça, dans les prochains mois, il y a aussi quelques éléments qui vont apparaître, mais conjuguer tout ça autant de façon technique que rendre l'ensemble des données publiques, bien, il y a toutes sortes d'enjeux. Puis là, je parle pas tant d'enjeux de rendre des données publiques plutôt que des fois seulement la lourdeur de certaines données, donc au point de vue capacité d'accueil, fait que, bref, il a vraiment un tas d'enjeux sur lequel on travaille avec l'ensemble des ministères avec un plan, là, pour la suite. Et puis, notamment, en tout cas, excusez, juste pour compléter, mais notamment avec le ministère de la Sécurité intérieure.

Antoine Morissette

Oui, c'est effectivement vers... les prochains vers qui je vais me tourner, mais tandis que je vous ai encore en ligne, j'ai deux questions. Je pense qu'il y a un lien entre ces deux questions-là, fait que je vais vous les poser ensemble. La première question, c'est, vous l'avez évoqué, le rapport du VGQ ou de la Commissaire au développement durable de 2023 a émis certaines recommandations dont entre autres, bon, l'acquisition de connaissances, le manque de connaissances et de diffusion de connaissances en submersion côtière. Est-ce que vous êtes maintenant le répondant au nom du... pour les recommandations... de la Commissaire au développement durable, est-ce que ça vous incombe maintenant de... d'appliquer ces recommandations-là et de devenir, finalement, je dirais, un organisme finalement qui est comme un peu l'intermédiaire entre les ministères et le VGQ, le Vérificateur général du Québec, par rapport aux recommandations du rapport de 2023? Ça, c'est ma première question. Puis, la deuxième, c'est quoi le rôle que vous jouez au sein du programme du MTMD? Est-ce qu'il y en a un ou pas?

Anne-Christine Boudreau

C'est deux très bonnes questions. Pour la question du VGQ, en fait, le MAMH, je vais prendre, on est le MAMH qui coordonne le bureau de projet, mais le MAMH n'était pas visé par le rapport du VGQ. C'était les trois autres ministères qui étaient visés avec des actions et des plans d'action à mettre en place. Donc nous, on a aidé finalement dans notre mandat à travers certaines actions où on a collaboré, mais on n'avait pas de responsabilité, on en a toujours pas par rapport aux actions apportées directement à répondre au VGQ. Ceci dit, je pense qu'on contribue de façon large, là, je vais le dire comme ça, mais il y avait pas de responsabilité ramenée au MAMH puis à l'entité du Bureau de projets, je vais le dire comme ça, à livrer les différents livrables, les plans d'actions de chacun des ministères parce que c'était les trois

autres ministères finalement qui étaient visés par des actions. Ça, c'est pour la première partie. Votre deuxième partie, rappelez-moi.

Antoine Morissette

Le rôle que vous avez ou pas au sein du programme du ministère des Transports.

Anne-Christine Boudreau

On n'a pas de rôle précis dans le programme aléas côtiers autre que si on peut être un agent facilitateur ou... à différents égards parce que, finalement la structure de concertation, elle est à la fois au central de chacun des ministères concernés dans d'autres directions que celles qui sont présentes aujourd'hui. Par contre, on a aussi certains rôles avec certaines structures régionales. L'idée, c'était aussi d'assurer que les mécanismes qui sont déjà en place dans chacune des régions, qui sont souvent différents d'une région à l'autre, peuvent être utilisés pour faciliter la concertation à l'échelle régionale puis en soutien, en accompagnement aux MRC. Fait que je vous dirais que c'est propre aux MRC et aux municipalités je devrais dire, mais c'est principalement ça notre rôle de Bureau de projets à cet égard-là. L'ensemble des ministères présents conservent leurs propres expertises. C'est donc dans le cas par exemple du ministère de la Sécurité intérieure qui a l'expertise au niveau géosciences côtières, bien c'est eux qui conservent cette expertise-là et ils peuvent la mettre à contribution lorsqu'on a une collaboration ou une concertation à faire. Le ministère de l'Environnement a plein d'autres expertises, nous on a des expertises d'aménagement du territoire, on en a parlé plus tôt, en développement régional aussi, donc c'est un peu ça la dynamique de concertation au Bureau de projets. Il y a aussi plusieurs structures, puis là probablement que mon collègue du MSI voudra compléter...

Antoine Morissette

Oui, oui, je m'en vais vers lui, ça sera pas long. Mais une dernière question pour la route, vous dites qu'il y a plusieurs choses qui s'en viennent, puis c'était votre réponse à ma question sur les connaissances en submersion côtière. J'imagine que vous pouvez être un peu plus précise qu'il y a des choses qui s'en viennent.

Anne-Christine Boudreau

Je pourrais à cet égard-là, justement, transférer l'information ou la question, plutôt, excusez-moi, à mes collègues du ministère de l'Environnement et à mes collègues du ministère de la Sécurité publique, parce que c'est plus dans leur cour vraiment la diffusion de certains éléments plus concrets.

Antoine Morissette

Bon, mais c'est parti, on s'en va voir le ministère de la Sécurité intérieure. Monsieur Martin.

Hugo Martin

Hugo Martin, ministère de la Sécurité intérieure. En fait, pour poursuivre sur ce que madame Boudreau mentionne, on a une étroite collaboration avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable sur plusieurs volets. Il a été mentionné tantôt qu'on a de l'expertise au niveau

de la géoscience côtière, ce qui est le cas. Par contre, nous ne détenons pas toute l'expertise. Nous avons, sous forme d'entente avec le ministère des Transports et de Mobilité durable, des ententes pour quérir leur expertise au niveau de l'hydraulique au niveau de la géotechnique. Donc... déjà avec les ententes qu'on a et la collaboration qui est déjà faite directement entre nos deux ministères, il y a beaucoup de données et... de la donnée ainsi que différentes... connaissances, pardon, je cherchais le terme, qui sont échangées entre nos deux ministères. Par le fait même, nous pouvons quérir leurs services sous différents dossiers, autant dans les projets de prévention, autant que les besoins au niveau de l'expertise pour des résidences qui pourraient être affectées au niveau des aléas côtiers.

Donc, il y a quand même des éléments qui sont mis en place et déjà l'objectif bien sûr c'est de ne pas dédoubler l'expertise au sein du gouvernement. Nous, on y va avec des ententes pour aller chercher l'expertise au niveau du ministère des Transports. Donc, ils peuvent nous conseiller sur certains dossiers puis également orienter certaines solutions sur lesquelles on pourrait travailler puis également aller activer certains programmes d'aide financière tout dépendant. Mais, je vais quand même laisser Étienne poursuivre à ce niveau-là.

Étienne Bachand

Étienne Bachand, ministère de la Sécurité intérieure. Oui, la question a comme dérivé un petit peu, là. En tout cas, au départ c'était au niveau des données de submersion qui étaient plus au niveau des conceptions puis de l'ingénierie ou des analyses hydrauliques. Puis là, on parlait, je sais pas si votre question, monsieur le président, c'était plus d'aller vers... ce que madame Boudreau a dit par rapport à... Il y a des informations qui s'en viennent.

Antoine Morissette

Oui effectivement, on avait comme un peu réglé ce dossier-là du dimensionnement des ouvrages avec monsieur Fortin-Chevalier puis effectivement de l'intégration de la composante submersion. Là, on est allé plutôt dans... Je dirais les suites des recommandations de la Commissaire au développement durable du rapport de 2023 où il était souligné qu'il y avait des lacunes de connaissances et de données au sens large. Donc, effectivement la question est devenue un peu plus large. Puis là, bien madame Boudreau nous a dit il y a des choses qui s'en viennent, donc en vous pointant, puis évidemment en pointant aussi le ministère de l'Environnement, là. Donc, c'est clair que je vais aller vers vous ensuite. Puis, madame Boudreau, là, je ne vous oublie pas. J'ai eu l'information que vous voulez ajouter un complément. J'irai vers vous à la suite de cette tournée.

Étienne Bachand

C'est bon. Bien, au sein du ministère de la Sécurité intérieure, on a à faire une production de cartes au niveau du risque d'érosion, mais il y a aussi les cartes de production, là, en ce moment qui sont au niveau de la submersion. Puis, même on travaille sur des cartes, des cartes de mixtes d'aléas, donc érosion et submersion. Donc ces cartes-là sont actuellement en train d'être produits, puis ils vont rentrer dans une phase de consultation interministérielle. Donc, c'est un peu ça que madame Boudreau faisait référence. Donc, ces cartes-là s'en viennent et puis... mais au niveau... c'est des données qui vont servir au niveau, qui vont être accompagné d'un cadre normatif un peu comme à l'image des zones inondables où il va y avoir une... pas une

segmentation, mais en fonction des hauteurs d'eau possibles, probables qui pourraient arriver à proximité des côtes. Donc, ça va venir avec un cadre normatif. Donc, c'est au niveau de l'aménagement du territoire. Donc, nous, les cartes sont produites, sont transférées au ministère des Affaires municipales, puis elles vont être relayées après ça aux MRC ou municipalités.

Bref, ce que je voulais dire, c'est que ces cartes-là sont produites à une plus grande échelle au niveau des données de submersion qui est une échelle plus grande comparativement à des données de submersion qu'on a besoin pour de la conception. Il va toujours avoir un besoin de données de submersion que les différents... promoteurs de projets en milieu côtier vont avoir besoin de données de vagues, de données de hauteur de vagues et de... courants. Bref, en tout cas, les données plus au niveau des conceptions, au niveau des vagues qui vont être nécessaires, des manières plus ponctuelles en fonction des sites. Donc, c'est juste pour faire la distinction entre les données de submersion à grande échelle que le ministère de la Sécurité intérieure travaille actuellement versus les données qui sont nécessaires au niveau de la conception d'ouvrages.

Antoine Morissette

Puis, vous dites que ces cartes-là sont produites à une échelle différente évidemment de la conception des ouvrages, ça j'ai pas de problème avec ça, mais qui percolent éventuellement comme outils, je dirais, d'aménagement du territoire qui vont aller éventuellement jusqu'aux Municipalités, mais ce seront des cartes publiques auxquelles les citoyens et citoyennes peuvent avoir accès, j'imagine, via une plateforme ou autre, mais peu importe la façon dont ils ont accès, mais ça se rend ultimement jusqu'aux citoyens.

Étienne Bachand

Exact. Actuellement, il y a des cartes au niveau de certaines MRC, au niveau de l'érosion avec un cadre normatif, puis les différentes MRC ou Municipalités l'appliquent et puis c'est ça (inaudible).

Antoine Morissette

Merci, messieurs, pour votre réponse. Il me reste vous, monsieur Roger. Puis, on va poursuivre dans l'idée des connaissances sur la submersion, mais je vais revenir avec l'histoire de la durée de vie des ouvrages. Je vais vous laisser aller là sur la, sur la submersion, mais je veux qu'on revienne là sur les critères de durée de vie des ouvrages, intégration des changements climatiques à la suite de la question de monsieur Dumont.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Donc, pour répondre à votre question concernant le comité submersion, à la Direction générale d'évaluation environnementale stratégique, on n'est pas une direction d'expertise, on est une direction qui chapeaute, qui met en place les études d'impact, qui analyse les études d'impact. Toutefois, je peux vous mentionner que la gestion des aléas côtiers est sous quatre sous-ministériats. Donc, entre autres, le sous-ministériat du Bureau à la transition climatique énergétique, le sous-ministre adjoint aux autorisations environnementales et aux opérations régionales, le sous-ministre adjoint à l'expertise des politiques de l'eau et de l'air, puis le sous-ministre adjoint à la

biodiversité, à la faune et parcs. Donc nous, quand on analyse une étude d'impact, on va consulter. On va consulter entre autres la Direction de l'expertise en changements climatiques qui font partie de ce comité-là. Donc, on s'attend à ce que la connaissance qui est acquise dans ces comités-là percole jusqu'à leur avis. Donc, c'est la manière que nous, on peut s'assurer que ces connaissances-là percolent dans l'analyse qu'ils vont faire du dossier. Donc, ça, c'était pour répondre à la question concernant comment qu'on prend connaissance des données qui sont acquises dans le cadre du comité submersion.

Antoine Morissette

Parfait. Merci, monsieur Roger. Et évidemment, pour boucler la boucle, on est parti avec l'idée de l'horizon temporel sur lequel on conçoit les ouvrages. Je comprends que la conception, ça vous regarde pas, mais est-ce qu'il y a des critères de par exemple durabilité d'ouvrages ou d'horizons dans lequel l'ouvrage devra... jouer son rôle... Et dans un deuxième temps, est-ce que certains des scénarios climatiques, comme le scénario que j'évoquais toute à l'heure du GIEC, peu importe lequel, est-ce que ça fait partie des éléments que vous demandez aux initiateurs, et là dans ce cas-ci à l'initiateur au ministère des Transports pour le programme compte tenu de peut-être cette durée-là puis du contexte des changements climatiques dans lequel s'inscrit le programme.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Donc, effectivement, on a un guide à l'intention de l'initiateur de projet qui a été élaboré justement pour aider les initiateurs de projet dans la prise en compte des changements climatiques, lequel inclut, entre autres, la prise en compte des gaz à effet de serre, mais aussi l'adaptation aux changements climatiques. Donc, c'est une démarche qui est proposée, c'est pas une démarche qui est obligatoire. L'initiateur doit faire la démonstration s'il utilise pas la démarche que... c'est similaire à qu'est-ce qui est proposé par le ministère de l'Environnement. Donc, ça, c'est une première chose. On a aussi une fiche synthèse qu'on peut trouver. Les deux documents que je mentionne se trouvent là sur le site des évaluations environnementales qui vient dire exactement qu'est-ce qu'on veut comme information à chaque étape de l'étude d'impact. Donc, ça, c'est un premier niveau d'information que je peux vous transmettre.

Par rapport effectivement à la conception, bien là, on va consulter nos ministères d'expertise, on va consulter, puis aussi les directions d'expertise au sein du ministère de l'Environnement. On va consulter, entre autres, la Direction de l'adaptation aux changements climatiques, la Direction de l'expertise en décarbonation et efficacité énergétique. On va consulter aussi la Direction d'expertise hydrique qui a une bonne connaissance pour l'intégration des changements climatiques dans la conception. Donc, c'est souvent eux qui vont nous aider pour le fin détail de conception, pour répondre à votre question. C'est souvent la Direction, là, de l'expertise hydrique qui a aussi une bonne connaissance de l'intégration des changements climatiques aux ouvrages qui vont nous aider dans leur avis.

Donc là, on tombe en analyse d'acceptabilité environnementale, donc c'est certain qu'on va commencer à évaluer cet aspect-là davantage. Dans le cadre d'analyse de la recevabilité, on s'est simplement assuré qu'il y avait toute l'information nécessaire pour pouvoir poursuivre l'analyse. Là, on va continuer maintenant l'analyse, à ce stade-ci, on sait qu'on n'aura pas tout

le fin détail parce que c'est un programme sur 10 ans, donc les changements climatiques sont... le climat est voué à changer sur 10 ans, donc on a demandé un minimum. On a eu là un avis jugé recevable de la part de nos directions d'expertise par rapport à qu'est-ce qui avait été mis dans l'étude d'impact, mais là on va compléter maintenant l'analyse de l'acceptabilité environnementale, puis on pourra exiger davantage, au besoin, si on juge que l'information qu'on a jusqu'à maintenant est pas suffisante, puis au besoin, on pourra exiger des mesures de mitigation ou des suivis nécessaires.

Antoine Morissette

Merci beaucoup, écoutez... Ma question, je vais peut-être simplifier tout ça, puis je caricature aussi, évidemment, vous comprendrez que c'est un peu pour l'image derrière tout ça. Mais si par exemple un initiateur, le ministère des Transports... nous, l'initiateur vous dit nous on va concevoir l'enrochement, puis c'est un enrochement on le conçoit pour les 20 prochaines années, vous, est-ce que vous arrivez, dire : non, non, ce sera pas pour 20 ans, vous devez concevoir un ouvrage pour 30, 40 ou 50 ans. Là, on est dans le concret de ma question, mais un peu pour voir quel niveau de... d'implication vous pouvez avoir sur la durabilité ou l'horizon de planification de durée de vie des ouvrages.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Donc, effectivement, quand on tombe au niveau des projets, on va questionner la solution retenue, on va questionner un niveau de détail beaucoup plus important. Donc, on pourrait effectivement questionner la durée de vie qui a été retenue. On va questionner aussi les scénarios climatiques. On sait que le scénario climatique minimal qu'on va exiger, c'est RCP 4.5. On pourrait aller beaucoup plus loin que ça, on pourrait demander un 8.5. C'est tout des éléments qu'on va questionner, on va aller dans un niveau de détail plus important, on pourrait questionner la grosseur... le calibre de roches qui est utilisé, la crête, la hauteur de la crête, on va exiger des modélisations hydrauliques. On va demander la méthode qui a été utilisée pour générer les modélisations hydrauliques. Donc, on a vraiment, on va vraiment questionner tous les paramètres qui ont été utilisés. Puis là, c'est là qu'on va vraiment consulter nos experts de la Direction de l'expertise hydraulique pour avoir cette expertise-là au sein du ministère.

Antoine Morissette

Donc, le scénario de base que vous demandez, vous confirmez, c'est le scénario 4.5.

Jonathan Roger

Oui, mais on va demander d'autres scénarios si on peut pas simplement de se tenir au scénario de base.

Antoine Morissette

Donc, vous demandez de faire des projections en fonction des autres scénarios.

Jonathan Roger

Exactement, normalement on demande là, ça resterait à confirmer, normalement on demande trois scénarios.

Antoine Morissette

Parfait. Merci pour ces précisions. Monsieur Dumont, vous êtes toujours avec nous? Monsieur Dumont... On me souffle à l'oreille que j'ai oublié de finir ma tournée avec madame Boudreau. Madame Boudreau avait un complément d'information sur votre première question. Elle va se joindre à nous puis, ensuite, je retourne vers vous pour votre deuxième question.

Anne-Christine Boudreau

Je vais y aller rapidement, monsieur Dumont. Je voulais peut-être juste mentionner deux petits éléments. Puis, à la lumière des réponses que vous avez, je pense que ça l'illustre très bien, c'est que l'ensemble des directions de chacun des ministères qui contribuent soit directement ou indirectement aux travaux du Bureau de projets, vous voyez, c'est quand même, je pense, d'une bonne complexité. Il y a un rôle à la fois d'orientation, mais aussi de collaboration, mais aussi d'analyses, puis aussi d'avis de conformité... entre ministères. Donc, il y a quand même une certaine complexité à cette collaboration-là et cette concertation-là. Je pense que ça démontre aussi la nécessité du Bureau de projets, justement, puis de ce rôle ou de cet espace-là plus large de concertation. Ça a amené, justement aussi, je pense, chacun des ministères à dépasser un peu leur rôle pour aller plus loin dans la collaboration.

L'exemple du programme d'aléas côtiers, je pense que c'est un peu un exemple de ça. Ce que je voulais peut-être terminer aussi, c'est de dire que le Bureau de projets, on n'a pas un rôle entre nous de coordination de projets comme tel. On a un rôle beaucoup plus, c'est ça, au niveau de la concertation à plus haut niveau ou des fois régionale, mais, par contre, c'est ça, pour terminer sur la question de comment on peut jouer un rôle avec le programme d'aléas côtiers, je pense que, dans les interventions auprès du milieu municipal, là, ce sera probablement un rôle où ce qu'on pourra continuer de jouer auprès du MTMD dans ce sens-là. C'était tout comme complément.

Antoine Morissette

Merci, madame Boudreau. Donc, pour votre deuxième question, monsieur Dumont, on est tout ouïe.

Gabriel Dumont

Oui, je vous remercie. J'ambitionne pas de susciter une aussi grande discussion par ma prochaine question. Pour certains secteurs où l'espace est disponible, est-ce que vous évaluez également des scénarios de relocalisation de la route plutôt que des approches axées seulement sur sa protection?

Antoine Morissette

Merci, monsieur Dumont, je vais aller voir madame Moisset.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Dans le fond, le déplacement de route va toujours être envisagé pour tous les projets qui vont découler du programme d'intervention. Fait que ça dépendra de nouveau au cas par cas où est-ce qu'on va se trouver puis ça va rentrer dans la partie analyse multicritère 1 de l'outil d'aide à la décision. Par contre, c'est important de rappeler que si c'est ça la solution qui est retenue, ça va être autorisé par un autre voie que le programme.

Antoine Morissette

Parfait, merci. Merci madame Moisset. Vous aviez quand même bien visé, monsieur Dumont, effectivement, celle-là a suscité peut-être moins de discussion. Merci beaucoup pour votre participation.

Marie-Soleil Pétrin, pour le Comité ZIP Gaspésie

Antoine Morissette

Écoutez, on va aller vers une autre intervention en ligne et, après cette intervention en ligne, on profitera encore du soleil pour aller prendre une pause. Donc, madame Marie-Soleil Pétrin. Bonsoir, madame Pétrin.

Marie-Soleil Pétrin

Oui, bonjour, vous m'entendez?

Antoine Morissette

Je vous entends très bien, je vous vois.

Marie-Soleil Pétrin

Super. Donc, Marie-Soleil Pétrin, du comité Zip Gaspésie. Comme les solutions d'intervention ne sont pas encore définies et qu'aucune acquisition de données environnementales terrain ne semble avoir été réalisée à cette étape, j'aimerais comprendre sur quelles sources se posent les données utilisées dans les outils d'analyse pour la composante écologique et les milieux sensibles, ainsi que de quelles façons les limites de certaines bases de données, par exemple l'actualité des données ou l'absence de validation terrain, sont prises en compte afin d'éviter de sous-estimer certains enjeux environnementaux dans la prise de décision.

Antoine Morissette

Merci pour votre question, madame Pétrin. Je vais aller du côté de madame Moisset.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, en effet, il y a pas eu de sortie sur le terrain, de collecte de données sur le terrain à l'étape de l'étude d'impact. Fait qu'on a utilisé toutes les bases de données qui étaient disponibles à l'heure actuelle, qu'elles soient partagées par les

différents ministères ou par des universités. On pense notamment pour toute la dimension des écosystèmes côtiers. On a beaucoup... On s'est basé sur le projet résilience côtière de l'Université du Québec à Rimouski. Fait que c'est sûr que, dans ce projet-là, il y a eu de validation sur le terrain à grandeur du territoire que ça couvre. Par contre, pour ce qu'on avait besoin comme niveau de détail pour pouvoir déposer un programme auprès du ministère de l'Environnement, c'était suffisant. Comme on le mentionnait, par contre, les données terrain vont toujours être collectées puis on s'assurera qu'elles soient toujours dans la... qu'elles soient pas périmées, dans le fond, au moment où on va déposer nos autorisations. Fait que le ministère de l'Environnement, quand on va être rendu à déposer une autorisation, aura toutes les informations nécessaires beaucoup plus ciblées parce que, rendu là, on saura quelles solutions on souhaite mettre.

Antoine Morissette

Parfait. Merci, madame Moisset. Monsieur Roger, de votre côté, cette mécanique-là, est-ce que c'est conforme à vos pratiques, est-ce que c'est un élément finalement qui, dans le cas actuel d'un programme, est cohérent avec l'approche qu'on vise au ministère de l'Environnement?

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Je vais donner la parole à mon collègue Vincent Villeneuve.

Vincent Villeneuve

Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. Effectivement, on l'a abordé un peu plus tôt cet après-midi, un programme d'intervention a différentes particularités dont le niveau de détails, notamment des caractérisations écologiques, qui est demandé, notamment dans le regard à la durée de vie, entre guillemets, d'une caractérisation. Donc, c'est pourquoi le ministre en 2021, avec la consultation des différents experts pour la directive, a convenu que l'utilisation des bases de données existantes, les plus à jour possibles, mais existantes était suffisantes pour arriver à, minimalement en fait, l'intention c'était d'arriver à cibler les types d'écosystèmes, les types de composantes sensibles ou de types de milieux dans le fond qui étaient possiblement rencontrés dans les sites d'intervention proposés par le MTMD. Donc, finalement, dans les 228 sites qui... sont nommés à l'étude d'impact.

Conséquemment à ça, on a aussi le portefeuille de variantes d'interventions possibles que le ministère des Transports désire potentiellement mettre de l'avant, parmi lequel il pourrait choisir les interventions qui seraient souhaitables ou adéquates au moment d'intervenir. Ces variantes d'interventions là sont décrites de manière à avoir les avantages, les inconvénients, les limitations de... les composantes finalement, de son insertion dans le milieu de réception, récepteur, pardon. Donc, l'exercice d'analyse qu'on va faire en acceptabilité, mais qui a déjà débuté finalement avec les experts concernés, c'est de voir l'adéquation finalement entre les types de milieux généraux qu'on a décrits dans les fiches descriptives de sites. Les variantes d'intervention, avantages et inconvénients, voir s'il y a des inadéquations entre les deux, dans quel cas assurément le ministère de l'Environnement va venir à baliser, questionner, voire même dans la recommandation qu'il pourrait faire au gouvernement, ce serait d'interdire par exemple l'utilisation d'une variante X dans un secteur Y.

Donc, la prise de décision, finalement la recommandation du ministère de l'Environnement dans l'idée d'une prise de décision pour le programme va se baser notamment sur ces éléments-là, arriver à voir les possibilités, les impacts potentiels anticipés des différentes variantes dans les différents milieux, voir les préoccupations qui en découlent au cas par cas finalement, dans les différentes matrices d'interrelation qu'on pourrait avoir. Et en venir à.. bien de un questionner comment on pourrait éviter un impact, comment on pourra le minimiser avec des mesures d'atténuation, comme je le mentionnais un peu plus tôt cet après-midi, globales attribuables à tous les types d'intervention, mais ensuite plus spécifiquement par type d'intervention dans les relations qu'on pourrait juger plus préoccupantes par exemple dans l'analyse qu'on en fait, de manière à avoir un cadre qui viendrait avoir un niveau, entre guillemets, de contrôle du risque environnemental suffisant au moment de la recommandation qu'on pourrait en faire au gouvernement.

Antoine Morissette

Merci, monsieur Villeneuve. Madame Duluc, est-ce que vous avez à composer avec cette situation-là aussi dans votre cheminement au niveau de l'analyse des projets avec, je dirais, la désuétude des données ou avec la demande que vous pourriez faire à l'initiateur de mettre à jour certaines données ou de faire des inventaires? Est-ce que c'est aussi une réalité chez vous?

Céline Duluc

Céline Duluc, Pêches et Océans Canada. Oui, en effet, dans le fond, c'est comme je le mentionnais à la séance hier, chaque projet va devoir nous être soumis de manière individuelle, puis dans chaque projet individuel, si on juge que justement la caractérisation biologique est désuète ou qu'on n'a pas suffisamment d'informations pour statuer, est-ce que le projet va être autorisé, est-ce qu'il va causer des détériorations à l'habitat ou pas, on va demander des compléments d'information à ce sujet-là puis des inventaires.

Antoine Morissette

Merci beaucoup, madame Duluc. Je reviens vers vous, madame Moisset. Ça fait quelques fois que vous évoquez ce projet-là ou ce programme-là, je sais pas comment le nommer, mais bref, vous parlez de résilience côtière, du projet de résilience côtière sur lequel vous appuyez, je comprends, plusieurs données ou plusieurs peut-être bases de données ou informations, je vais peut-être aller même plus large, plusieurs informations qui alimentent le programme. Est-ce que vous pourriez peut-être brièvement, je veux pas avoir un topo de long en large, mais brièvement nous informer quel est ce projet-là et quelles sont les données qui ont été utilisées ou les informations que vous utilisez pour alimenter votre programme?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Je vais commencer, puis peut-être que ma collègue Evelyne pourra compléter au besoin, là. Dans le fond, c'est le projet résilience côtière qui a été mené par l'Université du Québec à Rimouski. Donc, c'est un projet de recherche qui est venu cartographier plein d'éléments un peu partout dans l'Est du Québec. Fait que dedans, on a les écosystèmes côtiers qui ont été cartographiés. Il y a tout le trait de côte qui a été tracé. On a aussi des données sur l'évolution de la côte. Est-ce que la côte est active? Est-ce qu'elle bouge

pas? On a des données sur le type de substrat, ça vient couvrir vraiment plusieurs aspects du milieu, puis tout a été cartographié, puis c'est des choses qui sont rendues disponibles, puis qu'on peut utiliser, puis qui nous a servi comme base dans le fond pour venir décrire le milieu.

Antoine Morissette

Est rendu disponible. Donc, c'est public, c'est des données qui sont accessibles. Vous dites que c'est accessible pour vous, mais est-ce que c'est accessible pour tout le monde?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Dans le fond, il y a une partie qui est publique, si je me trompe pas, je sais pas si tu voudras compléter, mais il y a une... Faut que tu viennes t'asseoir là, Evelyne. Dans le fond, il y a une portion qui est rendue publique. On peut aller le voir sur le site, ça s'appelle le SIGEC Web. Par contre, je pense que, en étant au ministère des Transports, on a accès à plus que ce qui est rendu disponible. Je vais te laisser compléter.

Antoine Morissette

Avant de passer la parole à votre collègue, juste terminer parce que là vous parlez, bon, de données plus environnementales, mais, hier, vous avez évoqué ce projet-là, à moins que je me trompe, mes collègues pourront me corriger, mais dans le contexte de consultation, aussi de communautés ou de... Vous avez utilisé, bref, ce projet-là aussi comme outil qui aurait été utilisé ou qui aurait servi à des consultations publiques ou qui aurait été soumis à la consultation publique, bref. Quel est le volet consultation publique qui est dans le projet résilience côtière?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Là, j'avoue que je sais pas à quoi on fait référence à ce que j'ai dit hier.

Antoine Morissette

Probablement une mauvaise mémoire de ma part, trop d'informations. Mais, bref, vous confirmez que, en dehors de données environnementales, il y a pas eu de consultation ou de concertation ou d'intrants dans ce projet-là provenant de communautés ou de citoyens, d'organismes ou autres.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Non, je pense pas. C'était vraiment venir réaliser un portrait du milieu dans le fond. Par contre, ça a aussi caractérisé, par exemple, tout ce qui est dans ce projet-là, qui est identifié comme usage. Donc, par exemple, un site, est-ce que les gens viennent utiliser ce site pour faire des feux sur la grève ou est-ce qu'à telle place, il y a de la cueillette ou de la pêche?

Antoine Morissette

C'est exactement de ça dont on parle et ça, est-ce que ça a été, est-ce que les consultations se sont faites avec toutes les parties prenantes au niveau du territoire couvert par le programme.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Là, dans le fond, j'avoue que j'ai pas le fin détail de comment le projet résilience a été réalisé. Je sais pas si Evelyne pour la portion usage.

Evelyne Arsenault

Bon, ça fonctionne. En fait, dans le projet résilience côtière, il y a effectivement les usages qui ont été recensés, les usages de la côte, ils ont été recensés lors d'ateliers qui s'est tenus à divers endroits sur le territoire, principalement du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie, aux Îles-de-la-Madeleine aussi. Lors de ces ateliers-là, les gens étaient questionnés, c'était des citoyens, des organismes pouvaient être présents, différents organismes qui étaient... concernés dans le fond par les aléas côtiers, par les zones côtières, les Municipalités aussi étaient là. Donc tout le monde était consulté sur les usages qu'ils faisaient de la côte. Ça, ça a tout été recensé, on les consultait aussi sur le, c'était quoi eux leurs besoins d'accès à des données, de quoi il y avait besoin pour travailler. Je parle plutôt des Municipalités ou des organismes, tout ça qui essaient justement de faire la concertation et de travailler ensemble. Ça, justement, ça a donné lieu à une autre cartographie, ces usages-là, qui est la cartographie des usages. Donc, il y a plein de petits logos sur les cartes qu'on peut trouver sur le SIGEC Web. Par exemple, à cet endroit-là, on nous a dit qu'il y avait de la pêche côtière. Fait qu'on peut voir un peu tous les usages, ce qui, nous, dans notre démarche dans le cadre du programme, va nous aider aussi à cibler les parties prenantes qui peuvent être concernées pour un projet donné sur un site.

Antoine Morissette

Je vais être obligé de vous demander de vous nommer, là, vous ne l'avez pas fait au début, là. Mais allez-y, je pense qu'ils vont être capables de rattraper.

Evelyne Arsenault

Parfait. Evelyne Arsenault, ministère des Transports.

Antoine Morissette

Parfait. Comme, en plus, c'était une première fois d'intervention pour vous là, donc ça va aider nos équipes. OK, donc là on est dans la consultation, donc il y a beaucoup de données de consultation, comment elles ont été intégrées maintenant au programme, on parle au-delà des usages, vous faites référence à des données par exemple de consultation qui identifient des besoins en termes de données pour des acteurs du milieu, comment ces informations-là ont contribué, je reviens à ma question initiale, comment ce projet-là, ce projet résilience côtière, là, a alimenté le programme au point de vue de la consultation, là maintenant?

Evelyne Arsenault

Je connais pas exactement toute la mécanique. Évelyne Arsenault, du ministère des Transports, pardon... Encore une fois. Je connais pas exactement toute la mécanique de la démarche de consultation publique qui est dans le cadre du programme, mais c'est ça, ça l'a quand même aidé à identifier le type de parties prenantes auxquelles on devait faire attention, qu'on devait essayer d'aller rechercher... des types de parties prenantes qu'on pensait peut-être pas

consulter avant. Maintenant on a un éventail un petit peu plus élargi. Je pense que c'est là-dedans que ça l'a pu contribuer.

Antoine Morissette

Les données de cette étude-là datent de quelle année? Est-ce qu'elles sont mises à jour? Est-ce qu'elles contribuent, est-ce que ce projet-là, est-ce que le projet a une suite et, auquel cas, est-ce que cette suite-là est comme un cheminement en parallèle de votre programme?

Evelyne Arsenault

À ma connaissance, le projet résilience côtière a pas eu de suite, désolée encore une fois, Evelyne Arsenault ministère des Transports. Je pense pas que le projet résilience côtière ait eu vraiment une suite. Il y a peut-être d'autres projets de recherche dans la même veine qui ont été mis en place, mais je suis pas au courant absolument qu'il y ait eu des suites. C'est des données dans le fond qui ont été produites entre les années 2017 et 2021. Parfois, par contre, pour tout ce qui est caractérisation côtière ou l'exposition à l'érosion, l'imagerie qui a été utilisée peut être un petit peu plus antérieure à ça. Donc, on peut avoir tracé le trait de côte sur une image de 2015 par exemple et puis même si finalement la donnée est sortie en 2017.

Antoine Morissette

Donc, n'en demeure pas moins que ces données-là, on a eu cette discussion à quelques reprises, sont pas contemporaines à l'établissement du programme. Donc, elles servent comme intrants, vraiment en amont du programme pour les fiches de description, mais au-delà de ça, là, les inventaires seront complétés en temps et lieu selon les projets qui seront identifiés.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, exactement. Puis, il y a certaines des données, juste pour compléter là, sur les usages qui, elles, sont un intrant dans l'algorithme dans le fond. Fait que... je mentionnais que, pour réaliser l'algorithme, il y a toute une base de données en arrière. Donc là, il y a eu plein d'articles qui ont été lus puis toutes les informations ont été colligées dans la base de données. Mais il y a aussi une portion qui s'applique sur les informations fournies par l'usage, qui est donc vraiment... Cet algorithme, là, c'est de l'information partout disponible dans le monde, mais cette portion-là est vraiment spécifique à l'Est du Québec, puis c'est intégré dans l'algorithme, fait que les résultats que l'algorithme nous génère en tiennent compte.

Antoine Morissette

Parfait. Merci pour le complément d'information, mesdames. Madame Pétrin, on est prêt pour votre deuxième question.

Marie-Soleil Pétrin Oui. Donc, dans l'étude d'impact, les grands écosystèmes côtiers sont catégorisés selon une valeur relative d'habitats de 1 à 5. J'aimerais comprendre quel est le rôle concret de cette catégorisation dans l'analyse et la prise de décision et comment les interrelations entre les écosystèmes sont pris en compte. Par exemple, lorsqu'une intervention dans un habitat considéré moins riche peut avoir des répercussions directes sur un habitat adjacent de plus grande valeur écologique.

Antoine Morissette

Merci, madame Pétrin, madame Moisset.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, en fait, pour donner suffisamment d'informations au ministère de l'Environnement pour qu'il soit capable, comme on le mentionnait, d'avoir un niveau de détails suffisants pour poursuivre leur analyse, il fallait qu'on soit capable d'estimer, en termes de mètres carrés, quels allaient être nos empiètements. Ça, on l'a expliqué, on prenait le pire scénario, mais toujours réaliste pour les 97 sites. Par contre, il fallait aussi qu'on essaie d'estimer dans quoi on allait empiéter, en faite. Donc, pour ça, on a utilisé les données de résilience côtière. Il y a les écosystèmes là-dedans, il y a toute une liste d'écosystèmes. Il y en a plus d'une vingtaine, si je me trompe pas. Puis, nous, on a tout ramené chacun de ces écosystèmes dans une catégorie allant de 1 à 5. 1 étant les écosystèmes, si on veut, les meilleurs, 5 étant les moins bons. Dans la catégorie 1, par exemple, c'est tout ce qui a des marées maritimes ou de la zostère. Puis, à l'inverse, la catégorie 5, ça serait une plage où il y a pas beaucoup de diversité. Fait qu'on a catégorisé ça comme ça pour être capable de donner une estimation au ministère de l'Environnement dans quoi on allait empiéter, puis on n'a pas gardé la vingt et quelques sortes d'écosystèmes parce que sinon, à l'échelle des 228 sites, l'information était bien trop grosse à traiter dans le fond.

Antoine Morissette

Parfait. La cote, la catégorisation de 1 à 5, est-ce que vous avez, bref, quels sont les critères en fait qui vous ont permis de catégoriser, là, au-delà du fait que, bon, vous dites marées maritimes, zostère, est-ce qu'il y a des critères peut-être plus quantitatifs par exemple qui pourraient permettre de comprendre comment la catégorisation de 1 à 5 est faite?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Dans le fond, il n'y a pas vraiment plus de critères que... C'est ça. Est-ce que c'est un milieu très diversifié et est-ce qu'il y a une grande production en termes de biologie? Dans le fond, ça a été vraiment nos deux critères principaux pour venir classer. De nouveau, le but n'était pas d'avoir un niveau de détail extrêmement important. C'était vraiment juste d'atteindre un niveau suffisant pour que le ministère de l'Environnement puisse se prononcer à cette étape. Évidemment, quand on va être rendu aux autorisations ministérielles, c'est pas ces données-là qu'on va utiliser. On va vraiment aller sur le terrain.

En fonction de la solution qu'on aura choisie, on va catégoriser, on va caractériser, pardon, tout ce qu'il y a dans la zone. Puis, la personne qui pose la question, je m'excuse, j'ai oublié son nom, madame Pétrin, mentionnait comment on va tenir compte que si on met un ouvrage dans une zone, mettons, de catégorie 5, la moins bonne, est-ce que ça pourrait avoir un impact sur un herbier qui sera proximité, par exemple. Oui, évidemment, ça, c'est toutes des choses qu'on considère quand on est rendu plus loin dans le projet à la conception, là. On fait attention à ces choses-là, puis ça rentre dans l'analyse multicritère 2 de nouveau. Si, à proximité, il y a un très bel herbier de zostère, par exemple, évidemment que ça va être pris en compte puis qu'on va s'assurer que, soit la solution ne soit pas directement dans l'herbier, soit, si elle est à côté, de limiter les impacts que ça aura en répercussion.

Antoine Morissette

Parfait. Merci, madame Moisset. Monsieur Roger, cette approche de... jugement qualitatif, de qualité d'habitat pour... quantifier ou évaluer les empiètements de manière préliminaire, est-ce c'est une approche qui vous... qui vous permet d'avoir une appréciation satisfaisante, disons, de la situation dans l'état actuel des choses, puis évidemment en considérant toujours que les données se préciseront plus tard à l'étape du projet.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Je vais donner la parole à mon collègue Vincent Villeneuve.

Vincent Villeneuve

Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. Bien, effectivement, le niveau de détails dont on possède maintenant dans l'étude d'impact, donc les types d'habitats, il est possible même sans un inventaire terrain, caractérisation profonde, là, détaillée de ces sites-là, d'anticiper les types de fonctions écologiques associées aux différents types de milieux qu'on rencontre. Malgré tout, avec les secteurs qui sont définis dans les fiches descriptives, on a par exemple une photo oblique qui a été fournie par le ministère des Transports afin de voir un peu visuellement avec une vraie photo, et non pas une cartographie imagée, l'état des lieux sommaire. Donc, on peut anticiper une certaine forme de qualité de ces milieux-là. Le MTMD a proposé une classification de 1 à 5 dans son étude d'impact. Cette classification-là alimente les réflexions, l'analyse que le ministère de l'Environnement pourra en faire ensuite, là, par rapport à ça. Mais ce qui demeure quand même, c'est que le ministère de l'Environnement est responsable de l'analyse finalement des atteintes potentielles et des gains de compensation potentiels finalement, donc les équivalences entre les deux.

Donc, les intrants que le ministère des Transports nous donne alimentent les réflexions des équipes qui vont être concernées par ces analyses-là. En soi, ce n'est pas forcément cette méthodologie-là qui serait appliquée de facto. Ce sera pris en compte, mais ça demeure une base d'informations qualitatives malgré tout qui alimente la réflexion. Donc, c'est ça, bien après il y a différents paramètres qui sont pris en compte, qui pourraient être pris en compte, ensuite dans les suivis environnementaux par exemple des projets qui seraient réalisés, autant au niveau des atteintes, l'état initial versus l'état final, puis ensuite, bien là, les projets de compensation aussi, même principe, là, pour évaluer précisément les gains réels constatés ou les atteintes réelles constatées au moment des autorisations ministérielles post-décret. Mais, pour l'instant, l'analyse va porter sur le niveau d'information dont on possède. Si on a besoin de plus d'informations, assurément, on peut se permettre de demander des précisions.

Antoine Morissette

Merci, monsieur Villeneuve. Merci, madame Pétrin, pour vos questions. Tel qu'annoncé, nous allons prendre une pause de 15 minutes, puis nous serons de retour pour la suite de la séance. Donc, bonne pause tout le monde.

Pause

Antoine Morissette

Donc la commission va reprendre ses travaux.

Yv Bonnier Viger, citoyen

Antoine Morissette

Sans plus attendre, je vais appeler un prochain intervenant qui est en ligne. Il s'agit de monsieur Yv Bonnier Viger. À vous la parole, monsieur Viger.

Yv Bonnier Viger

Alors bonsoir, donc Yv Bonnier Viger (inaudible), est-ce que vous m'entendez bien?

Antoine Morissette

Oui on vous entend très bien, on vous voit également tout est sous contrôle.

Yv Bonnier Viger

D'accord. En suivi de la discussion qu'il y a eu cet après-midi, est-ce que le ministère de l'Environnement peut exiger du promoteur, dans le cadre du décret à venir, qu'aucune intervention ne soit réalisée sur un segment avant la présentation d'une planification pour sécuriser à long terme l'ensemble de l'unité hydrosédimentaire considérée? Ou même que le promoteur planifie l'ensemble de ses travaux sur la base des unités hydrosédimentaires plutôt que des segments ou des sites, etc.

Antoine Morissette

Parfait. Merci, monsieur Bonnier Viger pour votre question. Vous avez identifié le ministère de l'Environnement donc je vais aller vers eux directement, donc monsieur Roger.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Je veux simplement être certain de bien comprendre la question. Dans le fond, monsieur Bonnier Viger voudrait savoir si le ministère du Transport...

Antoine Morissette

Je vais lui laisser reposer sa question. Il vous demande à vous si vous pouvez exiger certaines choses du promoteur, de l'initiateur, pardon. Allez-y, monsieur Bonnier Viger, vous pouvez répéter votre question. Monsieur Roger, ce sera pour vous.

Yv Bonnier Viger

Oui. Donc, cet après-midi, il y a eu une discussion là sur la question des sites, les segments puis la problématique de, éventuellement, qu'une intervention sur un segment va déterminer

tout le reste parce que les segments sont souvent contigus. Est-ce que l'unité de travail ne pourrait pas être une unité hydrosédimentaire? En fait, c'est ça l'idée. Puis, est-ce vous avez donc le pouvoir de le demander dans le cadre du décret. Puis, si évidemment vous jugez approprié.

Antoine Morissette

Monsieur Roger, est-ce que c'est plus clair pour vous?

Jonathan Roger

Oui, merci. Jonathan Roger, ministère de l'Environnement, donc je vais laisser mon collègue Vincent Villeneuve répondre à la question.

Vincent Villeneuve

Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. En fait, effectivement, c'est un pouvoir que le Ministre pourrait avoir dans sa recommandation au gouvernement, donc que l'analyse, les propositions du ministère des Transports soient toujours basées sur une unité hydrosédimentaire. Ensuite, ce qu'il faut savoir quand même c'est que l'analyse du ministère de l'Environnement se fait notamment à l'égard d'une vision englobante de la cellule hydrosédimentaire. Donc, que le tronçon visé par exemple fasse 20 mètres de long ou 11 km, tout dépendant de l'ampleur de la cellule hydrosédimentaire. Donc, cette préoccupation finalement est assurément prise en compte par le ministère de l'Environnement d'ores et déjà dans les analyses qui en découleront au moment des autorisations ministérielles. Donc, c'est ça. Je sais pas si ça rassure un peu l'approche?

Antoine Morissette

Merci, monsieur Villeneuve. Avant de me retourner vers vous, monsieur Bonnier Viger pour votre deuxième question, je voulais juste donner quelques petites informations d'usage. Dans un premier temps, ça fait déjà plusieurs minutes, plusieurs mêmes dizaines de minutes que c'est assez tranquille au niveau du registre, donc peu ou pas d'inscriptions dans les dernières dizaines de minutes. Donc je vais fermer le registre pour ce soir, on va continuer avec les intervenants qui y sont inscrits. Voilà pour une des informations. Deuxième élément aussi que je voulais faire, j'ai des suivis à faire. Je pense, monsieur Roger, vous aviez un suivi à faire au niveau d'une question qui avait été prise en délibéré, même chose du côté de madame Moisset, donc avant de retourner vers monsieur Bonnier Viger, je voulais quand même qu'on fasse le tour.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Donc, on avait parlé plus tôt du guide sur les consultations. Vous nous avez demandé quels ministères avaient été consultés. Donc on a fait nos vérifications. Les entités hors du ministère de l'Environnement qui ont été sollicitées sont le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles à l'époque, l'Institut national de Santé publique aussi, ainsi que le BAPE. Donc, c'est les trois entités interministérielles qui ont été consultées.

Antoine Morissette

Parfait. Merci beaucoup, monsieur Roger. Madame Moisset, vous aviez également un suivi pour nous.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. J'ai répondu tout à l'heure que je ne savais pas si on avait consulté le guide du ministère de l'Environnement pour réaliser des consultations. J'ai vérifié avec ma collègue. Donc, oui, ça a été pris en compte pour réaliser notre plan de consultation qui est déposé dans le cadre du programme. Tout ce qui est dans notre plan est compris dans les options qui est dans le guide. Par contre, tout ce qui dans le guide ne se retrouve pas dans notre plan parce qu'il y avait des choses qui s'appliquaient moins à notre réalité au sein du ministère des Transports.

Antoine Morissette

Parfait, merci beaucoup pour ce suivi, donc je retourne vers vous, monsieur Bonnier Viger pour votre deuxième question.

Yv Bonnier Viger

La deuxième question, c'est au-delà du panier des neuf types d'ouvrage de protection qui sont présentés par le promoteur, est-ce qu'il a exploré aussi d'autres technologies émergentes et puis, quelle importance donne-t-il au déplacement de routes loin du littoral, ça, il en a parlé tout à l'heure, ou à la construction de routes sur pilotis en particulier aux Îles?

Antoine Morissette

Merci pour la question, donc je vais aller vers madame Moisset.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, dans le fond, dans le programme, on présente les options les plus évidentes, si on veut. Par contre, on a eu des discussions avec le ministère de l'Environnement puis s'il y avait des nouveautés qui venaient à apparaître au cours des dix ans de validité du décret, bien évidemment, il faudrait qu'il y ait des discussions avec le ministère de l'Environnement, mais normalement, on devrait être capable de les essayer, de les mettre en place, puis de voir si ça fonctionne bien. On a d'ailleurs en ce moment beaucoup d'essais au niveau de ce qu'on mentionnait plus tôt, les géotubes, les espèces de géotextiles qu'on remplit de sable. Ça, c'est une des nouveautés qu'on essaie notamment aux Îles-de-la-Madeleine. En ce qui concerne le déplacement de routes, je l'ai mentionné tout à l'heure, ce sera toujours considéré pour chacun des projets. Et pour la route sur pilotis, je pense que je vais me tourner vers, je laisse la parole à Thomas.

Thomas Fortin-Chevalier

Oui, Thomas Chevalier, ministère des Transports. Écoutez, la route sur pilotis, c'est une belle idée, énormément de contraintes techniques et des coûts très importants. Donc, voilà.

Antoine Morissette

Monsieur Martin du ministère de la Sécurité intérieure, tout à l'heure, on a évoqué l'idée de votre expertise en géosciences côtières. Est-ce que vous avez des innovations ou des techniques innovantes ou des alternatives autres qui n'auraient pas été analysées du côté du ministère des Transports dans votre panier, comme le disait monsieur Bonnier Viger, à partager, donc un panier à partager de solutions pour la protection des routes.

Hugo Martin

Hugo Martin, ministère de la Sécurité intérieure. En fait, on mentionnait qu'on avait de l'expertise en géoscience côtière. Par contre, tout ce qui a trait à l'identification de solutions d'ingénierie, nous n'avons pas l'expertise. Dans les cas présents, dans les différents projets, dans les différents mandats que nous avons, nous allons mandater des ingénieurs spécialisés dans le domaine du génie côtier, que ce soit à l'externe ou que ce soit également du côté du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Nous n'avons pas nécessairement de solutions qui sont, qui diffèrent de ce qui peut être proposé du côté du ministère des Transports. Je sais pas si mon collègue Étienne Bachand peut compléter?

Antoine Morissette

Parfait. Merci, monsieur Martin. Monsieur Roger de votre côté? On parlait tout à l'heure du partage d'expertise entre les différents ministères qui sont impliqués dans le Bureau de projets. Vous avez été identifié, vous avez mentionné effectivement avoir une certaine expertise dans le panier de solutions possibles que le ministère des Transports a évalué. Est-ce qu'il y a d'autres solutions de votre côté que vous avez eu vent, je dirais, qui pourraient être partagées avec l'initiateur?

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. On n'a pas eu vent de nouvelles technologies innovantes qui pourraient être mises de l'avant pour l'instant par l'initiateur. Comme je l'expliquais nous à la Direction générale de l'évaluation environnementale, on est vraiment, on n'est pas une direction d'expertise. C'est certain que si on avait l'information, on en ferait part à l'initiateur. Si jamais l'initiateur aussi comme mentionnait arrivait avec une technologie innovante, nous on pourrait faire l'analyse cas par cas, puis si jamais on détermine que les impacts sont similaires aux impacts des solutions qui sont proposées, on pourrait très bien accepter de les intégrer aux balises du décret, si jamais par exemple, on arrive avec des technologies qui sont innovantes, mais dont l'impact serait quand même différent, on devrait peut-être procéder dans le pire des cas par une modification de décret pour pouvoir l'intégrer au décret, le cas échéant, si un décret est émis.

Antoine Morissette

Parfait. Merci. Merci à tous. Merci monsieur Roger. Merci, monsieur Bonnier Viger pour votre question.

Hélène Chevrier, citoyenne

Antoine Morissette

On se déplace maintenant vers les Îles-de-la-Madeleine à Cap-aux-Meules avec madame Hélène Chevrier. À vous la parole. Bonsoir madame Chevrier.

Hélène Chevrier

Hier, oui c'était hier, je crois, on a dit que le décret, pas le décret, mais le programme décennal pourrait être assez facilement renouvelé deux fois, d'accord? Alors, je me demandais quelle sorte d'évaluation qui va être faite au bout de dix ans en 2037 et le temps qu'on va y mettre et la diffusion qu'on va en faire ou la discussion qu'on en fera?

Antoine Morissette

Parfait, merci. Très clair, madame Chevrier. Donc, évidemment pour l'évaluation, je vais me tourner vers monsieur Roger au ministère de l'Environnement. Donc, au bout de l'échéance de dix ans, disons que c'est 2037, quelles seraient les autorisations nécessaires pour reconduire un programme, ce programme?

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Je vais passer la parole à mon collègue Vincent Villeneuve.

Vincent Villeneuve

Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. En fait, le terme renouvellement, c'est pas un terme dans le champ lexical de notre champ d'action, disons, dans le sens où le processus serait pas un simple renouvellement, d'une extension d'un dix ans supplémentaires du programme qui pourrait être autorisé par le gouvernement. L'intention, l'orientation du ministère de l'Environnement, c'est un programme décennal sur dix ans, ça prend fin après les dix ans, donc pour un prochain programme décennal ce serait le même processus par lequel on passe présentement en procédure d'évaluation environnementale qui serait à mettre de l'avant selon les dispositions et le cadre légal et réglementaire au moment venu. Donc ce serait pas un simple détail administratif finalement de prolonger de dix ans, ce serait de refaire une évaluation, une proposition d'un nouveau programme dans un cadre dédié réfléchi par le MTMD qui ferait l'objet de la même procédure finalement, s'il rencontre les seuils d'assujettissement à ce niveau là.

Linda St-Michel

Monsieur Roger, à ce moment-là, il y a une nouvelle directive qui serait émise par le Ministère, une directive à portée régionale, probablement à cet égard-là, est-ce qu'on peut penser qu'il pourrait y avoir d'autres exigences ou d'autres éléments à analyser dans le cadre d'un, je dirais pas non plus un renouvellement de programme, mais un nouveau programme à, je sais pas trop comment l'appeler là, un programme à réexaminer à nouveau, disons?

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. C'est certain que la donne a changé avec l'introduction de l'évaluation environnementale sectorielle et régionale qui a été adoptée en mai 2025, donc il y a pas encore de règlement qui est en vigueur habilitant. On pourrait plus procéder de la sorte, un programme pourrait plus prendre place parce que maintenant, la procédure d'évaluation environnementale va traiter un projet, autrement ça va aller par une évaluation environnementale sectorielle ou régionale.

Linda St-Michel

Très bien, je vous remercie.

Antoine Morissette

Madame Moisset, si on calcule encore une fois rapidement avec des mathématiques hyper simples, on a évoqué 2021 comme étant l'amorce de ce projet, peut-être un peu avant, mais disons 2021. Vous envisagez pouvoir utiliser ce décret s'il est autorisé en 2027, donc il y a six ans qui s'écoulent entre le moment où on démarre cette démarche pour arriver au moment où on obtient un éventuel décret pour pouvoir réaliser des travaux, ce qui nous amène évidemment avec un horizon 2037, si on prend le programme décennal qui serait autorisé en 2027. Si on utilise cette même mécanique, puis qu'on l'applique à la reconduction ou en fait à un nouveau décret pour un programme décennal qui aurait lieu de 2037 à 2047 par exemple, il faut commencer à y réfléchir en 2031 autour de, ce qui est de mon point de vue assez bientôt. Donc je veux savoir du vôtre, comment vous avez réfléchi à la suite des choses après 2037 parce qu'évidemment j'imagine que ce sera pas en 2036 que vous commencerez, allez commencer à y réfléchir donc, peut-être vous entendre là-dessus pour répondre à la question de madame Chevrier.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, c'est un processus qui est très long. C'est d'ailleurs un des enjeux qu'on savait qui viendrait avec cette étude d'impact à portée régionale, qu'elle serait un petit peu plus longue à mener qu'une étude d'impact classique, si on veut. Puis le renouvellement, que je ne sais pas non plus appeler comment, mais on va l'appeler renouvellement pour ce soir, c'est quelque chose auquel on pense fait que c'est sûr que, assurément, très tôt, on va commencer à mobiliser des gens chez nous pour être capable d'amorcer la démarche. Puis, avoir des discussions avec le ministère de l'Environnement puisque comme le mentionnait monsieur Roger, là ça va être une procédure un petit peu différente, mais il y a pas encore de règlement. Mais c'est sûr que nous on va s'organiser en fonction... On a l'habitude. Nos projets s'étalent sur cinq à sept ans, fait que c'est quelque chose qu'on est très habitué à commencer en amont.

Antoine Morissette

Donc, si je comprends bien votre réponse, c'est que dans votre cas, contrairement à monsieur Villeneuve où renouvellement n'est pas dans le champ lexical du ministère de l'Environnement, ce l'est dans le vôtre?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Dans le fond, je suis pas familière avec...

Antoine Morissette

Ce que je veux dire, c'est que pour vous, vous voulez que ce programme décennal se poursuive minimalement une, deux et peut-être plusieurs autres fois. Je ne vous demande pas de prendre un engagement concret à dire, on le renouvellera X nombre de fois, mais minimalement, vous devez avoir une idée du nombre de fois que vous voulez utiliser ce mécanisme-là ou cette procédure-là pour fonctionner sur vos ouvrages.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, en effet, on envisage, en fait, on se doute bien qu'on va devoir le renouveler dans le futur. Les tempêtes ne vont pas s'arrêter, nos sites ne vont s'améliorer, la route est toujours collée à l'eau, il va pas y avoir de solutions miracles, il va quand même falloir qu'on ait une mécanique pour être capable de, si on décide de toujours maintenir la route à cette place-là, c'est sûr qu'il va falloir qu'il y ait une mécanique qui se mette en place pour que nous, on soit capable de maintenir la route à cette place-là.

Antoine Morissette

Parfait. Merci beaucoup, madame Moisset. Madame Chevrier, nous sommes prêts pour votre seconde question.

Hélène Chevrier

J'ai comme une sous-question, les travaux qui sont faits en expérience, est-ce qu'on a décidé de les évaluer au bout de? Parce que bon, il y a des choses qui sont en cours en ce moment. Est-ce que ces nouveautés, on va les évaluer quand? Et à la fin aussi du programme décennal, on devra comme faire rapport, pas juste faire demander renouvellement, mais faire rapport des actions. Admettons que les technologies ou les nouvelles interventions ont un caractère, ça fonctionne pas. Est-ce qu'il y a des façons de revenir en arrière, de restaurer, est-ce qu'on, dans le programme décennal ou est-ce qu'on pense justement évaluer et est-ce qu'on a une durée de vie souhaitée pour 30 ans, mais admettons qu'il y a quelque chose qui fonctionne pas.

Antoine Morissette

Je vais commencer par madame Moisset sur l'évaluation de l'efficacité on va dire de vos ouvrages, puis après je vais aller vers vous monsieur Roger.

Sophie Moisset

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

Thomas Fortin-Chevalier

Oui. Thomas Chevalier, ministère des Transports. Dans les projets qu'on nomme à l'interne plus pilotes, les projets pilotes notamment qu'on a entrepris aux Îles, on a des volets de suivi associés à la mise en place de ces projets et c'est sûr qu'on a une obligation de résultat pour

protéger l'infrastructure routière. Donc, évidemment, indépendamment de ce qui est inclus au décret, d'un éventuel décret, c'est sûr que s'il y a une défaillance dans l'ouvrage ou qu'on se rend compte avec nos suivis que l'ouvrage n'est pas adéquat ou ne répond pas aux attentes, on va démanteler puis on va, ou réajuster minimalement l'ouvrage pour qu'il puisse protéger l'infrastructure routière.

Antoine Morissette

Parfait. Merci, monsieur Fortin-Chevalier. Monsieur Roger, de votre côté, concernant la reddition de compte, peut-être moins sur l'efficacité de la structure de protection, mais plus sur justement les effets résiduels, les impacts résiduels, les effets cumulatifs ou autres, si on se rend compte effectivement au bout du, même peut-être avant, mais au bout du programme décennal que certaines solutions, on va dire, ne tiennent plus la route, quels sont vos mécanismes, soit de reddition de compte ou d'évaluation?

Jonathan Roger

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

Vincent Villeneuve

Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. Ce qu'il faut savoir, c'est que le ministère de l'Environnement, il a été demandé au ministère des Transports d'ores et déjà dans la directive de prévoir un programme de suivi environnemental. Les attentes du ministère de l'Environnement sont qu'il y ait deux niveaux si on peut dire de suivi environnemental. Donc un suivi à l'échelle du programme dans son ensemble, on en parlait un peu plus tôt avec madame Dufresne du bilan par exemple annuel qu'on pourrait recevoir qui fera état de différentes activités ou d'un cumul au niveau programme. Ensuite, il y a le deuxième niveau des suivis environnementaux et vraiment à l'échelle du site. Donc, l'intervention dans un site donné. Ces suivis vont viser à assurer le maintien de la qualité des composantes valorisées d'un site X ou évaluer les problématiques non anticipées par exemple dans la conception ou dans l'analyse qui en découle.

On peut penser par exemple à un constat d'effet de bout accru à l'extrémité d'un enrochement, c'est un exemple assez simple à visualiser, mais dans quel cas les suivis environnementaux qui peuvent prendre différentes formes, ça peut être une récurrence des inventaires, un suivi d'arpentage par exemple de l'ouvrage qui a été mis en place aux années 1, 3, 5 suivant son implantation. La stabilité de l'ouvrage, la reprise de la végétation autour d'un ouvrage qui a été soit végété ou la remise en état par exemple d'un site d'intervention. Où je veux en venir avec ça, c'est que ces suivis environnementaux-là vont être demandés finalement au cas par cas selon les composantes de l'environnement qui pourraient être, qui sont soit affectés directement par l'intervention ou qui pourraient l'être ou alors de la remise en état d'un site d'intervention. Dans quel cas ces rapports de suivi devront être soumis au ministère de l'Environnement pour validation, pour consulter les expertises nécessaires au moment venu.

Donc là, je parlais beaucoup de biophysique, mais ça pourrait être un suivi social ou tout autre. Puis, il pourrait y avoir finalement des questions/commentaires de la part de nos expertises consultées, voire même jusqu'à l'imposition de mesures correctrices pour pallier à la

problématique par exemple, d'un effet de bout constaté pour venir rectifier la définition d'ouvrage, sa conception pour éviter finalement cet effet de bout là indésirable de l'ouvrage qui aurait été mis en place. Fait que c'est vraiment ces suivis-là sont, se font comme les gardiens, si on peut dire, le suivi des impacts réels de l'intervention qui aurait été autorisée avec les données nécessaires au moment de l'analyse en autorisation ministérielle.

Antoine Morissette

Merci, monsieur Villeneuve. Madame Duluc au niveau de Pêches et Océans Canada pour la même question, finalement le suivi, la reddition de compte après mise en place des ouvrages puis, peut-être aussi à terme au bout de dix ans. Je comprends qu'on est très projet par projet, on l'a évoqué à plusieurs reprises, mais que vous avez envisagé peut-être au bout de ces dix années de faire une espèce de récapitulatif sur le programme pour évaluer finalement si cette approche est soutenable, souhaitable. Bref, je vous écoute.

Céline Duluc

Céline Duluc, Pêches et Océans Canada. Oui, dans le fond, je vous dirais que déjà avec les projets qu'on analyse de divers promoteurs, on fait déjà un récapitulatif de certaines choses parce qu'on a toujours des programmes de suivi quand les projets sont autorisés. À partir de ces suivis-là, on est capable justement de tirer des informations, voir qu'est-ce qui fonctionne, qu'est-ce qui fonctionne pas, ce qui nous sert après ça à réajuster nos autorisations, nos programmes de suivis, et ainsi de suite. En effet, par rapport à ce qui a été fait ou ce qui va être fait, on va être capable justement de tirer de l'information puis de s'ajuster après ça pour le futur, pour voir si jamais le programme décennal doit être reconduit ou il y a d'autres alternatives.

Antoine Morissette

Parfait. Merci beaucoup, madame Duluc. Merci beaucoup, madame Chevrier pour vos questions.

Mario Heppell, citoyen**Antoine Morissette**

On va passer à monsieur Mario Heppell qui est en ligne et je vois que toutes les prochaines interventions sont également en ligne. Donc monsieur Heppell, si vous êtes connecté, on vous écoute.

Mario Heppell

Oui, bon, vous m'entendez bien?

Antoine Morissette Oui, on vous entend très bien.

Mario Heppell

Ma première question, c'est une fois qu'un décret d'autorisation sera émis, il n'y aura plus d'interactions possibles entre les citoyens individuels et corporatifs, c'est-à-dire les organisations

en environnement, les pêcheurs, etc., et les ministères. Il n'y aura plus d'interactions possibles avec le levier du BAPE qui force les autorités à répondre et à modifier le cas échéant le projet pour le rendre acceptable socialement et/ou environnementalement. Aussi, dans le cas où, sur certains sites d'intervention, des impacts nettement plus importants que ceux anticipés devraient se manifester tant sur le plan socio-économique, touristique et/ou d'autres activités humaines, de quelles façons les citoyens et organisations directement concernés pourront-ils se faire entendre pour faire prendre en compte leurs préoccupations?

Antoine Morissette

Merci, monsieur Heppell, pour votre première question. Je vais me diriger vers madame Moisset dans un premier temps.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, dans le fond, ce soir, on se rencontre dans le cadre du BAPE, puis, une fois que cette étape va être terminée, si le décret est émis, que tout est correct, au moment des autorisations, c'est sûr que le BAPE ne sera plus impliqué dans les projets et c'est d'ailleurs pour ça que le ministère des Transports a pris l'engagement pour tous les projets qui auraient normalement nécessité de se rendre au BAPE, donc tous ceux qui auraient déclenché une étude d'impact pris individuellement, on va aller mener une consultation auprès de la population pour s'assurer de prendre en compte les commentaires puis les enjeux.

Antoine Morissette

Parfait, mais je pense que dans la composante de la question de monsieur, il y avait une composante de la question de monsieur Heppell qui était à la rencontre des citoyens donc, peut-être élaborer sur cet aspect-là de la consultation d'aller à la rencontre des citoyens.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, dans le fond, dans le plan d'information et de consultation dont on dispose, je le mentionnais tantôt, il pourrait y avoir une séance d'information qui soit tenue en personne. Ça, ça va être déterminé au cas par cas en fonction de où est-ce que se situe l'intervention, est-ce qu'il y a des enjeux, est-ce qu'il y a de la population proche de cette intervention. Fait que tout ça, ça va être déterminé au cas par cas, mais c'est absolument possible qu'il y ait des séances d'information en personne qui se tiennent en plus de la consultation en ligne.

Antoine Morissette

Merci, madame Moisset. Monsieur Roger, on a parlé du guide puis on a eu une discussion là-dessus aussi avec madame Aubé-Maurice hier, et là je connais pas le fin détail du guide que vous avez évoqué, mais, est-ce qu'on peut aller aussi loin que ce que monsieur Heppell l'évoque, c'est-à-dire d'intégrer par exemple dans des conditions d'autorisation, peu importe le niveau d'autorisation qu'on évoque, mais d'aller aussi loin que de mentionner des façons de faire comme on parlait, d'aller à la rencontre des citoyens, je reviens avec cette idée-là, mais bon, bref, ce qu'on veut évoquer là-dedans, c'est plus l'idée de la consultation publique directe, personne à personne. Donc, est-ce qu'on peut aller aussi loin que ça? Et si oui, est-ce que vous avez des exemples à nous partager de projet dans lequel on aurait intégré des conditions

assez, je dirais assez précises de consultation publique? Puis, après ça, j'irai vers vous, madame Aubé-Maurice.

Jonathan Roger

Oui, Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Effectivement, l'initiateur a proposé un mécanisme de consultation. On va l'analyser en collaboration avec nos experts concernés entre autres, le ministère de la Santé et des Services sociaux. On peut aller plus loin que ce qui est proposé par l'initiateur. Ça se fait dans le cadre de certains projets. Il faut comprendre que quand on va analyser nous autres l'autorisation ministérielle, on va analyser parce que, oui on analyse le décret, mais on va aussi analyser l'autorisation ministérielle aussi là, il est pas exempt d'analyse, donc on va analyser les mécanismes de consultation qui ont été réalisés. On va analyser aussi les impacts sociaux et les mesures qui sont proposées, mais on va surtout analyser l'intégration du projet dans son milieu, puis comment il prend en compte les préoccupations citoyennes, puis comment ils ont été intégrés aussi dans la conception. Donc c'est tous des aspects que nous on va analyser dans le cadre de l'autorisation ministérielle.

Donc, mais oui, pour répondre à votre question, on peut aller plus loin que la seule et simple consultation. C'est déjà arrivé dans le cadre de certains projets, j'ai ici entre autres un projet de protection de la côte du hameau à Gros-Cap, sur le territoire de la municipalité des Îles-de-la-Madeleine, dans lequel on avait dit entre autres des mécanismes visant à informer une condition de décret qui était libellé de la sorte qui disait des mécanismes visant à informer les citoyens et organismes concernés et à prendre en compte leurs préoccupations doivent être intégrées au projet. Donc, on venait vraiment cibler le mécanisme de consultation puis qu'il devait être intégré au projet. Ça vient un petit peu montrer le genre de conditions qu'on peut mettre au décret dans ce, lorsque nécessaire.

Antoine Morissette

Parfait. Merci. Merci, monsieur Roger. Madame Aubé-Maurice, on a parlé beaucoup des bonnes pratiques et de la bonne foi, la bonne volonté des initiateurs d'engager un dialogue avec les communautés. Est-ce que d'aller jusqu'à imposer ou baliser ce genre d'exercice là, c'est un élément qui, à votre connaissance, a déjà été utilisé? Auquel cas, est-ce que ça fait partie d'une pratique qui pourrait encourager les initiateurs, encourager fortement là vous allez me dire, mais encourager les initiateurs à, je dirais à se conformer ou à aller peut-être un petit peu, à être un peu plus proactif finalement dans leur démarche de consultation citoyenne.

Joanne Aubé-Maurice

Oui alors, Joanne Aubé-Maurice, direction de la Santé publique Bas-Saint-Laurent. En fait, oui, effectivement baliser une approche de consultation pour s'assurer qu'elle se tienne et qu'elle ne soit pas, bon, tassée au détriment des autres impératifs du projet, c'est certainement une bonne pratique à prévoir. Après ça, c'est de voir qu'est-ce qui apparaît raisonnable. On avait parlé des différentes unités peut-être géographiques qui pourraient peut-être être regroupées pour que ça demeure réaliste, mais que ça ait du sens pour la population concernée. Donc ça c'est des choses qu'il faut explorer pour que ce soit le plus faisable possible, mais le plus près possible des préoccupations de la population. C'est sûr qu'il y a un élément que j'ai pas nommé hier qui se retrouve aussi dans le guide du ministère de l'Environnement et dans nos propres guides,

c'est qu'il y a quand même différents niveaux d'implication possibles de la population à travers ces contacts-là qu'on veut avoir avec elle.

On a le simple niveau d'information où c'est presque unidirectionnel ou à peine bidirectionnel. On a un niveau plus de consultation, d'implication, éventuellement de participation beaucoup plus engagée de la population. Et habituellement, quand on s'en tient à des méthodes d'information un petit peu plus factuelles, comme le sondage, on ne permet pas beaucoup à la population de s'approprier son pouvoir d'agir, qui est quand même garant en fait de la réduction des impacts psychosociaux d'un projet. C'est peut-être une des caractéristiques que permet pas tout à fait le sondage et permet beaucoup plus les échanges en personne avec la population par exemple à travers des forums citoyens ou des consultations en présence des assemblées citoyennes, etc. Fait que ça, c'est une des stratégies qui redonne un peu de pouvoir d'agir à population, puis éventuellement plus d'adhésion, réduction des impacts psychosociaux, etc., donc il faut le garder à l'esprit.

Antoine Morissette

Puis dites-moi donc, est-ce qu'il y a des réalités, je vais dire des réalités géographiques qui influencent peut-être les pratiques de consultation publique? Je m'exprime, c'est-à-dire que par exemple au Bas-Saint-Laurent, je vais prendre la région que vous représentez, mais par exemple au Bas-Saint-Laurent on peut appliquer, on sait ou on a l'expérience d'appliquer tel ou tel type de pratiques, de consultations publiques, parce qu'on sait qu'au Bas-Saint-Laurent, c'est une pratique qui, je dirais porte des fruits, alors qu'on irait dans la région de l'Estrie par exemple, on aurait une autre réalité, vous comprenez un peu ce que je veux dire, des réalités régionales sur les méthodes à mettre de l'avant pour encourager, favoriser, puis peut-être plus adaptées à la réalité régionale des communautés finalement.

Joanne Aubé-Maurice

Certainement que dans les méthodes de consultation qu'on met en place, on peut les réfléchir avec les acteurs clés de la communauté justement pour que ça fasse sens. En général, dans la littérature ce qui ressort, c'est que consulter la population c'est une bonne pratique partout et quel que soit le projet, bon évidemment, quand c'est de faible ampleur puis que ça touche pas d'humains, on s'entend qu'on peut passer notre tour, mais en général c'est vraiment une pratique qui est recommandée partout. Après ça, comment on le fait, oui ça peut dépendre des particularités de la population, puis souvent nos acteurs locaux, communautaires, municipaux, peuvent être les meilleurs pour nous guider en fait dans la manière de tenir ces consultations.

Tout à l'heure ou hier, là je perds la notion du temps, on a parlé des comités de liaison. C'est sûr que c'est une belle façon en fait de systématiser un petit peu plus aussi le lien qu'on peut vouloir entretenir et favoriser avec le milieu, fait que ça c'est une des façons qu'on peut faire et le comité peut s'assurer lui de mettre en place les mesures nécessaires pour rejoindre la population et répondre aux questions, mais avoir le contact humain qu'on perd avec le sondage. Et je vous dirais qu'en santé publique, je peux pas vous parler nécessairement d'expériences où on était en leadership des consultations par rapport aux études d'impact, mais pour toutes sortes d'autres projets, on le fait au Bas-Saint-Laurent. Et en général, ce que ça a comme retombées observées, c'est une diminution de l'anxiété, une plus grande adhésion de la population, une grande compréhension des enjeux, puis une meilleure confiance aussi envers

nos institutions. Fait que c'est quand même des retombées majeures qui vont aussi être favorables aux initiateurs de projet.

Antoine Morissette

Merci pour votre réponse, madame Aubé-Maurice. Monsieur Heppell, on est prêt pour votre deuxième question.

Mario Heppell

La deuxième question, c'est personnellement, en tant qu'expert en études d'impact qui a travaillé sur plus de 75 projets (inaudible) qui ont été soumis aux études d'impact et où j'ai pu voir évoluer les exigences en termes d'importance et de niveau de détails des informations à fournir, j'ai des préoccupations à ce niveau-là. On est passé graduellement de projets analysés au stade de plan concept avancé parfois à seulement 20-30 %. On faisait des études d'impact avec ça, des plans concept, puis là on est rendu à des projets où les détails exigés, ils sont davantage du niveau de la demande 22, la demande d'autorisation ministérielle en vertu de 22, puis où on soumet des plans et devis de construction. Je veux dire, on a beaucoup évolué dans les détails à fournir. Puis là, on arrive avec un projet qui est celui-ci de portée régionale que je me questionne sincèrement, entre autres sur l'acceptabilité de ça parce que...

Antoine Morissette

Monsieur Heppell, je vois que vous avez une excellente amorce d'un mémoire. J'imagine que vous allez faire partager votre expérience et votre expertise à la commission dans le cadre de la deuxième partie. Vous êtes beaucoup dans le commentaire et vous vous appuyez sur l'expertise que vous avez et je vous en remercie. Le questionnement que vous avez, je pense que c'est un questionnement qui est surtout ancré dans le commentaire que vous voulez nous formuler. Pour la deuxième question, je vous demanderais peut-être d'essayer d'aller directement à la question.

Mario Heppell

Non c'est beau allez-y, allez-y.

Antoine Morissette

Non, non, mais en fait, j'allais simplement vous demander de formuler votre deuxième question.

Mario Heppell

Bon bien c'est, ce qui me préoccupe dans ça c'est le, ça va être les préjudices possibles envers ceux qui ont fait des demandes d'autorisation en vertu des études d'impact premièrement, de la procédure parce qu'eux, ils ont fourni des détails assez importants des fois parce que j'avais à les fournir et je trouvais que ça allait loin, et bon c'est ça. Puis, l'autre aspect que je trouvais très important dans ça, c'est la question de l'exposition à des poursuites éventuelles dues à l'arrimage qui est « so so » disons entre la procédure puis l'étude d'impact général normale, puis la procédure à portée régionale. Moi, c'est la première fois que je voyais une directive qui était pas une directive type.

Antoine Morissette

Monsieur Heppell, je pense que c'est la deuxième fois que j'interviens avec vous. Vous êtes dans le commentaire, on est dans la partie où est-ce que, puis je pense que vous avez suffisamment d'expérience et vous avez participé à plusieurs séances publiques du BAPE. Là, si vous avez des commentaires à formuler, puis des critiques à faire envers le processus, je vous invite à le faire dans le cadre d'un mémoire. Ce soir, je vous inviterais à formuler une deuxième question là, je vous laisse une deuxième chance. Si vous avez une deuxième question, je comprends vos préoccupations, ceci dit.

Mario Heppell

Ma question c'est, est-ce qu'il y a des juristes qui ont été questionnés sur la, il y a-tu eu une analyse de risques éventuels de poursuites parce que moi, 5 000 camions puis 1 000 camions, c'est différent en termes d'impacts, puis c'est différentes choses comme ça. Est-ce qu'il y a des juristes qui ont été consultés à savoir s'ils s'exposaient à des poursuites éventuelles?

Antoine Morissette

Parfait, merci pour votre question, monsieur Heppell, c'était très clair. Je vais aller vers monsieur Roger. À cette étape-ci de l'analyse du projet, est-ce que vous pouvez peut-être élaborer sur l'aspect juridique et auquel cas aussi, est-ce que vous avez consulté les juristes comme monsieur Heppell le mentionnait?

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Je vais laisser mon collègue Vincent Villeneuve prendre la parole.

Vincent Villeneuve

Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. Effectivement, on peut confirmer que certains juristes de la Direction des affaires juridiques de notre ministère sont impliqués dans les processus en cours afin de s'assurer notamment du respect des exigences et des obligations et responsabilités du gouvernement dans ce qu'on applique nous en tant que ministère de l'Environnement, coordonnateur de la procédure d'évaluation environnementale. Donc oui, effectivement, les démarches sont en cours ou même bien entamées avec les affaires juridiques à cet égard-là et il y a pas de pépin particulier de dénoté à ce niveau-là.

Linda St-Michel

Monsieur Roger, je pense un des points aussi que monsieur Heppell souligne, c'est le fait que là maintenant on a proposé une directive plus à portée régionale. On se cachera pas que c'est, je pense c'est dans les premières fois qu'on voit un tel type de directive, vous disiez tout à l'heure que en mai 2026 ça va passer, ce type de directive là, pas de directive, oui, de projet de directives à portée plus régionale et stratégique va être entériné. Maintenant, est-ce que le fait d'avoir déjà pris les devants, là, je pense que c'est en 2023 que la directive a été émise, 2024, je l'ai plus en tête, mais est-ce que déjà de l'avoir soumis, c'était dans les règles de procédures du ministère de l'Environnement?

Jonathan Roger

Oui, Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. La Procédure d'évaluation d'examen des impacts actuelle est adéquate pour le programme, mais demeure malgré tout une solution d'adaptation. Mais la forme que prend la directive répond aux obligations légales et réglementaires qui sont prévues dans la *Loi sur la qualité de l'environnement* et ainsi que sur le Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts. Donc, ça respecte les exigences à ce sens-là. Donc, il y a pas d'enjeux à ce niveau.

Linda St-Michel

Très bien, je vous remercie.

Antoine Morissette

Peut-être juste de votre côté, l'aspect légal, est-ce que vous avez des juristes au sein de vos équipes qui ont validé au même titre que j'ai posé la question du côté du ministère de l'Environnement, qui ont validé la conformité de la démarche?

Sophie Moisset

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

Jonathan St-Laurent

Oui, Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. Actuellement, non on n'a pas consulté la DAJ à la Direction régionale. Toutefois, l'élaboration de l'ensemble de ce processus-là résulte d'une consultation interministérielle pour arriver à un consensus, à une solution, à une problématique pour faire face aux changements climatiques. Donc c'est pas, on est le porteur d'un dossier en raison de nos infrastructures du réseau routier, mais toutefois ça reste quand même une problématique gouvernementale à laquelle on fait face. Mais non, actuellement il y a pas de vérification parce que dans le fond, toute la démarche a été validée avec le ministère de l'Environnement qui sont les émetteurs de la directive. Donc, le ministère des Transports respecte la directive qui a été émise dans le cadre du processus d'évaluation et d'examen des impacts.

Antoine Morissette

Merci, monsieur St-Laurent. Merci, monsieur Heppell pour vos questions.

Jasmine Solomon, pour la Municipalité des Îles-de-la-Madeleine

Antoine Morissette

On va passer maintenant avec, et je m'excuse, il y a quelqu'un en salle. J'espère j'ai pas créé de frousse à la personne qui est en salle, mais j'ai dit qu'on avait juste des intervenants en ligne. Je sais très bien qu'il y en a un en salle, j'ai peut-être regardé vite, mais quoi qu'il en soit, on s'en va vers les Îles-de-la-Madeleine avec madame Jasmine Solomon.

Jasmine Solomon

Bonsoir!

Antoine Morissette

Bonsoir madame Solomon.

Jasmine Solomon

Est-ce que vous m'entendez?

Antoine Morissette

Oui, tout va bien.

Jasmine Solomon

Excellent. En fait, ma première question. Je voulais, j'aimerais comprendre, on a entendu ce matin, cet après-midi un intervenant du ministère des Transports qui faisait la distinction suite à votre question entre le site et le projet et on a dit que le site c'était plus pour le suivi puis quand on passait en mode projet, quand le site devient un peu trop vulnérable. Donc moi j'aimerais comprendre comment le Ministère entend élaborer des interventions en prévention sur des sites jugés trop vulnérables ou plutôt, est-ce qu'il y a des niveaux de vulnérabilité établis à l'heure actuelle et si oui, est-ce qu'ils sont accessibles pour consultation?

Antoine Morissette

Parfait. Merci, madame Solomon. Madame Moisset?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Je pourrais demander à ma collègue Evelyne de venir se joindre à nous.

Antoine Morissette

À qui je rappellerai de se nommer avant d'intervenir.

Evelyne Arsenault

Oui, je vais commencer par ça. Evelyne Arsenault, ministère des Transports. En fait, oui, il y a certains niveaux de vulnérabilité qui ont été établis dans le cadre de l'étude d'impact. Donc, c'est comme ça qu'on a identifié justement les 97 sites planifiés et on en a qui sont plus, je dirais une vulnérabilité plus moyenne, plus modérée et on en a qu'on a qualifié avec une vulnérabilité plus faible. C'est sûr que c'est pas quantifié cette vulnérabilité-là et c'est basé, bon évidemment, un environnement ne ressemble pas toujours à un autre environnement à côté, on peut pas toujours comparer un site à l'autre. Donc, le niveau de vulnérabilité, on n'est pas capable de le quantifier pour le moment. Je sais pas si ça répond un peu à la question?

Antoine Morissette

Je vais peut-être demander une précision. Dans mes lectures, dans l'étude d'impact, on apprend qu'il y a un indice spécifique à la sélection des sites et c'est l'indice de priorisation des interventions côtières, quelque chose comme ça, je crois. Et cet indice-là, je pensais qu'il était quantitatif donc et que c'était grâce à cet indice-là, bon évidemment, combinant du jugement d'experts, mais est-ce que, il y a effectivement un tel indice qui existe puis est-ce qu'il est quantifié parce qu'il semble avoir, contenir certains critères pour être capable d'évaluer ce niveau de vulnérabilité là?

Evelyne Arsenault

Oui, en fait, c'est sûr qu'il y a cet indice-là qui existe qu'on appelle l'IPIC, l'indice de priorisation des interventions côtières. Cet indice, dans le fond, nous donne une indication à savoir s'il y a une vulnérabilité. Donc, si l'IPIC sort très fort, c'est sûr qu'on va vraiment se pencher à ces endroits-là. Par contre, l'IPIC est pas capable d'identifier certains sites, par exemple, dans les côtes à falaise. Il va nous sortir une vulnérabilité qui est pas si forte que ça alors que ah, finalement elle pourrait peut-être avoir une vulnérabilité plus forte. Fait qu'il y a des lacunes encore ou des biais qui existent encore dans cet indice. Fait qu'on doit quand même compléter toujours avec notre jugement professionnel. Ce qui fait que, c'est pour ça je dis c'est la partie jugement professionnel qu'on n'est pas capable de quantifier. Par contre, notre première tournée à savoir où sont nos vulnérabilités, on a quand même, évidemment, on s'est basé sur cette évaluation qui est de l'IPIC.

Antoine Morissette

Puis, comme le demandait madame Solomon, est-ce que cette quantification ou cette première évaluation, est-ce que c'est de l'information qui est accessible et consultable pour, là je sais pas citoyens ou municipalités parce que madame Solomon mentionnait qu'elle était, qu'elle travaille à la Municipalité des Îles-de-la-Madeleine.

Evelyne Arsenault

À ma connaissance, non, c'est pas une donnée qui est publique, du moins pas à ce jour. Je sais pas si ça va le devenir éventuellement.

Antoine Morissette

Parfait. Merci, madame Arsenault. Madame Solomon, on serait prêt pour votre deuxième question.

Jasmine Solomon

Oui, merci. Je constate la réelle intention de l'initiateur d'agir en prévention, on l'a entendu beaucoup au cours de la journée, mais je me questionne aussi par rapport au budget des fois gouvernementaux qui sont peut-être plus prévus à court terme versus le long terme. Est-ce que le promoteur est confiant que le programme décennal puisse constituer en quelque sorte un levier ou un outil pour faciliter le déploiement de mesures plus adaptatives ou innovantes, parce qu'on sait que souvent ces mesures-là sont soit plus, demandent plus d'efforts en amont, plus de coûts puis il y a comme une certaine gestion de risques au niveau des apprentissages, donc

les budgets sont pas toujours, ne suivent pas. Est-ce que le promoteur est confiant que le programme puisse faciliter tout ça?

Antoine Morissette

Merci, madame Solomon. Madame Moisset?

Sophie Moisset

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

Gabriel Simard-Johnson

Oui, Gabriel Simard-Johnson, du ministère des Transports. En fait, le programme en tant que tel n'est pas voué à modifier la façon de gérer les budgets d'entretien de nos infrastructures. Donc, je ne crois pas non que le programme va faciliter ou va modifier quoi que ce soit dans l'attribution des budgets. En fait, les budgets ça demeure un tout dans lequel après ça, nous au Ministère, on répartit les investissements à travers toutes nos interventions, à travers toute notre gamme d'infrastructures. J'essayais de l'expliquer un peu plus tôt aujourd'hui, mais dans le fond on reçoit un budget, je vais donner un chiffre rond, on reçoit un budget de 200 millions de dollars si nos infrastructures prioritaires ce sont des côtes à entretenir, des ouvrages de protection côtière, on va peut-être décider d'investir pour une certaine année ou une certaine séquence de deux ans ou on programme deux ans à l'avance, plus d'argent dans ce volet-là, puis moins dans le volet routier ou le volet des structures, mais il y a pas de budgets supplémentaires qui vont venir avec la réalisation de ce programme-là. Le programme, c'est vraiment au niveau de la gestion administrative des projets, alors que les budgets sont complètement indépendants à cette logique-là ou à cette méthode-là.

Antoine Morissette

Mais peut-être pour compléter, il y avait une deuxième partie à la question de madame Solomon. Le niveau de confiance que vous avez sur la, parce que bon, vous l'avez évoqué à quelques reprises, monsieur Simard-Johnson, la planification sur deux ans, les budgets qui sont bons, évidemment octroyés sur une très courte période, mais votre niveau de confiance sur l'horizon dix ans du programme décennal, que ces budgets-là puissent être, je vais dire suffisants ou adéquats pour répondre à vos besoins, (inaudible), je vous demande peut-être pas une quantification exacte, mais peut-être en termes de niveau de confiance.

Gabriel Simard-Johnson

Oui, absolument, Gabriel Simard-Johnson, ministère des Transports. On a quand même de l'information, certaines bribes d'information. La tendance que les budgets vont prendre pour les cinq prochaines années par exemple, c'est de l'information qui nous est divulguée à l'interne de façon confidentielle. Fait qu'on sait un peu la tangente que vont prendre les budgets, puis normalement ça devrait, il y a pas d'inquiétude à ce niveau-là, donc oui, on a confiance. Puis, en plus, un peu comme le disait madame Solomon, au niveau, bien c'est pas tout à fait dans le sens qu'elle le mentionnait, mais je pense qu'il y a une courbe d'apprentissage qu'on commence à apprivoiser aussi sur les ouvrages de protection qu'on développe, sur les projets qu'on développe parce que, on est quand même, nous aussi, un peu comme le Bureau de l'érosion qu'on a parlé un peu plus tôt, nous aussi on est assez récents dans ces développements de ces

méthodes-là, puis dans la création de notre module qui est spécialisé dans ce domaine-là puis la réalisation de projets dans ce domaine-là. Je pense qu'on prend de plus en plus nos aises aussi, puis qu'on devient de plus en plus efficace dans la préparation de nos projets. L'ordre de grandeur que j'avais donné de projets qu'on réalisait par année dans les dernières années, selon moi, j'avais parlé de deux à quatre, donc disons quatre projets par année.

Selon moi, on va être capable d'atteindre un plus haut niveau, un plus haut nombre de projets annuellement dans les prochaines années. Plus nos méthodes vont évoluer, plus on va s'améliorer. Puis, la tendance des budgets nous permet d'y croire aussi. Je pense qu'en ayant une meilleure planification, en ayant une meilleure connaissance, on risque de diminuer les coûts de préparation de projet, fait que peut-être même qu'avec les mêmes montants on va être capable de réaliser davantage de nombre de projets, fait que oui on est confiant de pouvoir utiliser au maximum le potentiel du programme d'études d'impact.

Antoine Morissette

Puis dites-moi donc, je pense dans les trois séances on a beaucoup parlé de l'optimisation, la façon dont vous fonctionnez avec des décrets d'urgence où il y avait pas nécessairement, puis vous l'avez dit à plusieurs reprises, une saine gestion des fonds publics, c'est-à-dire que peut-être qu'il y avait des façons de faire qui impliquaient, peut-être des coûts supplémentaires de par la nature d'urgence en intervention et là aussi, on a évoqué là donc l'idée de, au niveau de la procédure aussi qu'est-ce que vous pouviez gagner en termes de délais ou en termes de sollicitation des ressources. Lorsque, si le décret éventuellement est obtenu et que vous avez des budgets qui ressemblent à ceux que vous avez aujourd'hui qui vont peut-être progresser selon vos dires, ce que vous évitez en termes de coûts, est-ce que vous êtes capables de l'évaluer? C'est-à-dire l'évitement des coûts du programme par rapport au fait d'intervenir en urgence et/ou d'intervenir peut-être pas de manière optimale. Est-ce que vous avez une idée de ce que vous sauvez. Donc, c'est pas le coût du projet, mais c'est plus les coûts évités de fonctionner par programme versus de fonctionner soit en urgence ou soit projet par projet.

Gabriel Simard-Johnson

Gabriel Simard-Johnson, ministère des Transports. Monétairement, non, on n'est pas capable de l'anticiper, on n'est pas capable nécessairement de le quantifier ou de même, je dirais même de le qualifier au niveau financier. Je pense que c'est vraiment au niveau de l'énergie, des ressources parce qu'en ce moment, on se le cachera pas, je pense que c'est partout pareil, les ressources, le temps/homme est excessivement précieux. Donc, d'être capable d'optimiser nos façons de faire, on pense qu'on va être beaucoup plus efficace. C'est plus dans ce volet-là qu'on va faire des économies, disons puis c'est ça.

Antoine Morissette

Mais, c'est donc des économies de ressources humaines, du moins d'énergie, des économies d'énergie investie dans la planification ou dans les travaux en urgence que vous devez, c'est bien ça que je comprends de votre propos?

Gabriel Simard-Johnson

Oui c'est ça puis il y a aussi un autre volet à ma réponse que je pourrais ajouter au niveau technique. Bien entendu qu'un projet mieux planifié est un projet qui coûte moins cher généralement puis le ministère des Transports, dans tout le volet de ses actifs, essaie d'optimiser ou d'améliorer la planification de ses travaux. Il y a une méthode de projet qui s'appelle ABC qui a été développée, qui est de plus en plus peaufinée par le Ministère, pour faire des projets très rapides sur le terrain, mais qui nécessitent beaucoup de planification. Puis, c'est des projets entre autres, on met beaucoup plus en œuvre des matériaux préfabriqués, des composantes qui seraient déjà préassemblées en usine pour arriver au chantier avec une efficacité plus grande. Fait que c'est quelque chose qui est quand même démontré scientifiquement qu'une meilleure planification amène une meilleure gestion en chantier.

Généralement, on peut réduire les délais justement des opérations. Si on réduit les délais, on réussit à réduire aussi les frais, les frais de surveillance, les risques qui se produisent des imprévus aussi à travers l'exécution de notre contrat. Fait que c'est toutes des choses par une meilleure planification qu'on peut essayer d'aller atteindre, puis je voudrais faire le parallèle avec les sites d'entreposage qu'on a parlé plus tôt dans les conversations ici. Ces sites-là nous permettent, c'est un premier pas vers, ou c'est une façon justement d'améliorer nos interventions une fois en chantier parce qu'on a accès aux matériaux, on n'a pas besoin de faire la gestion du port, des barges qui arrivent avec un certain nombre de pierres à travers les autres promoteurs qui ont aussi soit des projets ou transportent des passagers, la gestion du port aux Îles-de-la-Madeleine, c'est quelque chose qu'on pense pas, mais qui doit être considéré lorsqu'on veut importer des matériaux pour faire des ouvrages.

Fait que c'est le genre, par la construction de sites, la préparation de sites où on peut entreposer des matériaux et les utiliser en continu, c'est le genre de mesure d'accélération qu'on va aller chercher. La méthode ABC, c'est anglais, c'est Accelerated Bridge Construction, donc c'est beaucoup utilisé dans les ponts, mais c'est des méthodes qui tendent à être exportées aussi dans les autres secteurs de nos activités.

Antoine Morissette

Monsieur Simard-Johnson, on a eu une discussion sur le maintien des actifs qui était une approche que vous avez, disons dans d'autres sphères de vos infrastructures qui percolent maintenant vers les ouvrages de protection côtière. Dans le maintien des actifs, si on regarde le déficit du maintien des actifs, évidemment à l'échelle de la province, on parle de plusieurs milliards de dollars. Sans aller dans le détail, on n'est pas loin de 20 milliards en déficit de maintien des actifs pour l'ensemble des infrastructures. Est-ce que vous avez dans votre planification parce qu'évidemment, je comprends que le coût du programme, ça, la question vous a été posée à de nombreuses reprises, vous l'avez présenté, c'est une inconnue. Mais il reste quand même qu'il y a des indicateurs financiers et économiques qui peuvent nous permettre de planifier ou d'envisager certains investissements, je dirais nécessaires ou obligés, et dans le propos que vous aviez plus tôt par rapport au maintien des actifs ou à cette approche-là qui va être utilisée également pour les ouvrages de protection côtière, est-ce que vous êtes capable d'évaluer ou du moins d'utiliser cette donnée pour prioriser les budgets qui seraient alloués pour la protection côtière du 19,4 milliards ou du près de 20 milliards en déficit de

maintien des actifs qui seraient disons, qui seraient attribuables à ces ouvrages de protection côtière?

Gabriel Simard-Johnson

Gabriel Simard-Johnson, ministère des Transports. Le maintien des actifs nous permet effectivement de faire des gains qu'on peut réinvestir possiblement dans la réalisation de projets d'infrastructure de protection côtière, mais de le quantifier ou d'être capable d'aller le mesurer par rapport au déficit que vous parlez au niveau provincial, c'est pas...

Antoine Morissette

Je vais peut-être préciser ma question parce que j'avoue que la quantification, ça peut être difficile, c'était plus dans l'aspect priorisation et je vais peut-être utiliser un autre mot. Est-ce que ça peut devenir un levier pour vous ce déficit de maintien des actifs qui représente X pourcentage du déficit de maintien des actifs à l'échelle provinciale pour dire, écoutez nous les budgets qu'on a besoin pour le maintien de nos actifs, il est ancré dans cette approche-là et ça devient un levier peut-être pour encourager, je suis peut-être un peu trop optimiste, mais disons pour encourager le financement de votre programme.

Gabriel Simard-Johnson

Oui, Gabriel Simard-Johnson, ministère des Transports. Effectivement, on fait des, ça peut devenir un levier, oui, je le crois pertinemment, on fait des, je vais m'assurer de choisir les bons mots, on fait des représentations à l'effet qu'on devrait avoir une balise budgétaire qui est consacrée uniquement aux projets d'érosion des berges. Actuellement, ce n'est pas le cas. Les projets d'érosion font partie d'une balise budgétaire qui inclut d'autres types de projets également. Donc on n'a pas un *tag* pour nos projets qui serait spécifique aux projets d'érosion côtière. Ça fait déjà quelques années qu'on fait des représentations au Ministère à cet effet-là et ils démontrent une grande ouverture à nous supporter là-dedans. C'est pour ça que je suis confiant de dire que les budgets vont suivre les initiatives qu'on a prises.

D'ailleurs, le Ministère nous a, ou a supporté la création d'un pôle d'expertise en érosion côtière chez nous à Rimouski pour supporter, oui, notre région qui vivait la grande majorité des incidences des changements climatiques, mais aussi pour servir de support en expertise à d'autres régions qui pourraient éventuellement en avoir besoin. Fait que c'est clair qu'on est identifié comme étant un pôle d'expertise qui va avoir des besoins, autant pour le développement que pour la réalisation. Fait que ça je pense que oui, les orientations que le Ministère prend, il supporte ça. Ça nous donne confiance en ça, en cette volonté-là de vouloir investir dans ce domaine-là, mais actuellement, il y a aussi le Conseil du trésor là-dedans quand on rentre dans les balises budgétaires, bien c'est sûr qu'on vient jouer dans quelque chose qui est un peu plus haut que le ministère uniquement des Transports. Pour réussir à créer des axes budgétaires, pour réussir à créer des engagements, exemple l'apport d'un gouvernement dans différents axes budgétaires, on rentre aussi en interaction avec le Conseil du trésor. Fait que ça on contrôle pas tout à ce niveau-là.

Antoine Morissette

Très bien, merci pour la réponse. Vous avez évoqué un mot qui est, en fait l'idée du pôle d'expertise, avec ce pôle d'expertise, là, je comprends qu'il y a une reconnaissance de l'expertise qui est au sein de votre direction régionale. Est-ce qu'il y a un montant qui est associé à pôle d'expertise?

Gabriel Simard-Johnson

Gabriel Simard-Johnson, ministère des Transports. Il y a pas de montant qui vient avec le fait qu'on ait un pôle d'expertise, à ma connaissance. Par contre, on a eu des ressources, des unités de ressources qui nous ont été attirées lors de la création du pôle d'expertise pour être capables d'engager des gens qui avaient des compétences marquées dans ce domaine. C'est plus sous forme de ressources quand qu'il y a une réorganisation du ministère en 2018 qui nous ont confié un certain nombre de postes pour être capables de pourvoir cette expertise-là et de créer le pôle d'expertise en question.

Antoine Morissette

Donc, les budgets sont attribués à l'embauche par exemple de ressources humaines pour créer ce pôle ou soutenir en fait ce pôle d'expertise.

Gabriel Simard-Johnson

Oui, on pourrait dire que les budgets supplémentaires qui sont octroyés pour le pôle d'expertise, c'est des heures rémunérées.

Antoine Morissette

Il y a absolument rien qui est dévié vers les ouvrages de protection côtière concrètement en termes d'intervention.

Gabriel Simard-Johnson

Il y a rien au niveau financier qui, il y a pas de bonification au niveau financier pour réaliser, si c'est ça la question.

Antoine Morissette

Oui, tout à fait. Dites-moi donc, monsieur, je vais continuer avec monsieur Simard-Johnson, on est dans le budget j'ai l'impression que c'est votre domaine. Les seuls montants que vous avez présentés là c'est autour de 650 000 \$ pour l'étude d'impact puis 3,8 millions pour la réserve d'habitats. 650 000, bon j'imagine que c'est sous forme de contrat qui a été octroyé à un consultant donc, je pose la question, mais je me doute bien de la réponse, c'est des montants qui ont été engagés chez vous directement par le ministère des Transports pour engager, pour donner un contrat de consultation.

Gabriel Simard-Johnson

Exact.

Antoine Morissette

On s'entend là-dessus?

Gabriel Simard-Johnson

Oui.

Antoine Morissette

Donc ça, c'est des budgets du ministère des Transports de 3,8 millions de dollars. Est-ce qu'il sort des coffres du ministère des Transports?

Gabriel Simard-Johnson

Oui, le 3,8 millions de dollars, il sort du coffre du ministère des Transports puis il est, nous on le récupère dans les budgets de chacun de nos projets, dans le fond il sert à subvenir à la compensation. Oui, il fait partie de nos budgets de projet, maintenant il est intégré directement dans nos budgets de projet, il y a un volet compensation qu'on met dans nos estimations de projets.

Antoine Morissette

Donc, c'est du financement, je dirais à même les projets?

Gabriel Simard-Johnson

Oui, dans le fond, ça c'est une obligation légale qu'on a de faire la compensation pour les différents ministères puis Pêches et Océans Canada. Donc oui, c'est du financement, bref, c'est prélevé à même nos budgets.

Antoine Morissette

Et j'imagine que là on va aller dans cette direction-là éventuellement, il doit avoir une estimation actuellement de votre côté pour être capable, bon le 3,8 millions c'est pour une question de réserve d'habitats, donc on en a parlé, je reviendrai pas là-dessus en vertu de la Loi sur l'habitat du poisson, mais on a parlé de la compensation des milieux humides et hydriques, donc évidemment il y a d'autres montants qui devraient être réservés pour cette compensation, donc vous devez potentiellement les avoir déjà estimés auquel cas, ils doivent être un début d'indicateur du montant global que vous allez pouvoir attribuer au programme.

Gabriel Simard-Johnson

Gabriel Simard-Johnson, ministère des Transports. Le 3,8 millions qu'on parle n'est pas une fraction d'un projet ou de la somme de projets. Nous, dans le fond, la compensation, on l'évalue avec une unité de surface. On sait par expérience qu'un mètre carré de compensation devrait nous coûter environ tant. C'est plus comme ça qu'on évalue ce que ça peut nous coûter quand on fait une estimation. Dans le cas des projets qui servent à compenser les pertes dans le cadre du programme d'étude d'impact. Autrement dit, dans le cas des réserves d'habitat, le 3,8 millions sont les coûts réels des projets pour aller chercher les superficies équivalentes. Ils ont pas nécessairement de lien avec les montants qui vont être dépensés en capital en projet.

Antoine Morissette

Oui, je comprends que c'est pas une relation directe, c'est pas un pourcentage par exemple du montant global, mais ça reste un indicateur financier du budget parce que je reviens là sur l'idée, j'essaie de voir avec vous s'il y a certains jalons ici et là que vous avez pour donner un ordre de grandeur au-delà du niveau de confiance qu'on évoquait avec madame Solomon, un ordre de grandeur des montants qui devraient être engagés. Bon, je comprends que vous avez des indications sur la planification annuelle ou la planification aux deux ans, mais sachant qu'on a quand même des solutions potentielles avec une certaine planification, est-ce que le côté budgétaire fait partie de l'équation? Et sans que ce soit des montants précis attribués, des indicateurs économiques ou financiers plutôt.

Gabriel Simard-Johnson

Je comprends la question, mais malheureusement, non, le montant attribué à la compensation n'est pas garant de ce qui va être consacré en infrastructure. Il est vraiment lié parce qu'un projet peut générer beaucoup de pertes comme pas du tout dépendamment des solutions qui sont mises en œuvre. Fait que c'est vraiment lié à l'empiètement. On le disait un peu plus tôt aujourd'hui, qu'un empierrement pouvait coûter moins cher qu'une autre solution. Mais l'empierrement génère beaucoup d'empiètement, fait que c'est pas forcément une liaison empiètement versus coût du projet donc c'est le même principe avec la compensation. C'est pas un lien parce qu'il y a plus de compensation c'est des projets qui valent plus cher, on peut pas faire de relation directe entre les deux.

Antoine Morissette

C'est bon, je comprends merci monsieur Simard-Johnson. Je pense que madame Solomon m'a fait signe.

Jasmine Solomon

Oui, en fait, juste pour être certaine, je voulais pas couper la conversation, c'est intéressant, mais moi en fait j'ai peut-être mal posé ma question, c'était surtout sur les méthodes adaptatives. Donc, on sait que ça peut coûter cher. Tantôt, j'entendais monsieur Bonnier Viger qui parlait routes sur pilotis. Bon, ça peut paraître extrême, mais la réponse a été tout de suite, ça coûte trop cher. Moi, dans le programme, quand l'algorithme ou la façon de décider les interventions vont être suggérées, est-ce qu'on va écarter d'emblée des méthodes un peu plus adaptatives parce que les budgets suivraient pas? Peut-être que j'ai vraiment mal posé ma question au départ. Je suis désolée.

Antoine Morissette

Ou c'est probablement moi qui l'ai mal comprise, mais on va y aller avec celle-là, madame Moisset?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Je vais laisser mon collègue Gabriel poursuivre.

Gabriel Simard-Johnson

Gabriel Simard-Johnson, ministère des Transports. Au niveau des méthodes alternatives, c'est sûr que lorsqu'on rentre dans des choses aussi expérimentales qu'une route sur pilotis, ça sera probablement pas une priorité dans un contexte où on doit agir assez rapidement sur plusieurs sites. Là, on poussait, c'est sûr, l'exemple était assez, c'était une image qui était assez, comment je pourrais dire, poussée de voir une route sur pilotis. C'est pas quelque chose qu'on a l'habitude de voir chez nous. Fait que c'est sûr que d'emblée, on a l'impression que ça serait quelque chose d'assez difficile avec nos hivers, avec nos contraintes. Mettons qu'en tant qu'ingénieur, je seconde Thomas que ce serait une solution qui est très difficile à implanter dans les conditions qu'on a ici au Québec et à maintenir en place puis en bonne condition, mais on l'a pas nécessairement étudiée. Mais, d'être ouvert à des méthodes alternatives puis d'avoir des budgets pour faire de l'expérimentation, ça c'est tout à fait dans notre mandat, c'est ce qu'on fait avec les géotubes, puis je pense qu'on va continuer à le faire avec différentes autres solutions.

Dans certains concepts d'empierrement dernièrement, on avait une équipe qui avait proposé d'intégrer des blocs, des espèces de blocs de béton qui servaient d'imbrication. En tout cas, bref, il y avait, ils sont constamment, l'équipe qui fait ça, sont constamment à la recherche de solutions alternatives, puis de voir ce qui se fait ailleurs, de faire de la recherche documentaire tout ça, fait qu'on entend parler par cette équipe-là, je pense que s'il y a des essais, des expérimentations qui veulent être faits, le Ministère est tout à fait ouvert à ça, mais, en ce moment, on n'avait rien à signaler de nouveaux développements qui étaient en cours, puis de voir tantôt la solution qui était proposée. Il y a pas de mauvaises idées, c'est juste qu'elle était difficile à voir réalisable dans notre contexte d'aujourd'hui. Effectivement, notre premier réflexe, ça a peut-être été dire que ça coûterait beaucoup trop cher, mais au-delà de ça, ça serait extrêmement difficile aussi à construire. C'est l'ensemble de l'œuvre qu'il faut...

Antoine Morissette

Peut-être en complément pour madame Solomon. C'est quoi votre tolérance au risque? Là je parle pas au risque côtier évidemment, mais au risque d'aller vers l'innovation, d'aller vers des solutions alternatives, d'aller vers des solutions peut-être inexplorées dans le cadre du programme. Évidemment, je comprends qu'il y a l'aspect budgétaire, mais est-ce que ce cadre budgétaire là devient pas une espèce de, je dirais de veto sur les solutions choisies?

Gabriel Simard-Johnson

Pour cette question, je vais la transférer à Thomas.

Thomas Fortin-Chevalier

Thomas Chevalier, ministère des Transports. En fait, l'analyse multicritère 2 permet vraiment justement que le coût fait partie intégrante des critères. Donc, on met pas tout le poids, la pondération va pas à 100 % sur le coût évidemment. Donc, le coût représente, ça dépend des scénarios de pondération, mais va varier entre 15 et 30 %, puis l'ensemble des effets écosystémiques, de l'adaptabilité de l'ouvrage, tout ça va être pris en compte dans les huit ou neuf quelques autres critères, donc le coût va oui gouverner en partie la solution qui sera retenue, mais ça sera pas uniquement basé sur le coût.

Antoine Morissette

On a appris hier avec monsieur Martin, puis je vais retourner vers vous monsieur Martin qu'il y avait un, je dirais un veto, je vais réutiliser ce mot-là parce que je l'aime bien là, mais à partir du moment où l'investissement en protection dépasse la valeur de ce qu'on protège, on peut se questionner. Est-ce que c'est cette réalité-là aussi, donc finalement le cadre budgétaire devient-il un veto?

Thomas Fortin-Chevalier

Thomas Chevalier, ministère des Transports. En fait, la mission du ministère des Transports est un peu différente de celle du MSI alors que MSI va plutôt évaluer dans le cas des biens qui sont à protéger alors que nous c'est plus un service qu'on protège. Donc, lorsque la route ne peut pas être relocalisée, bien évidemment il faut la maintenir en place puis on doit maintenir le service. Donc c'est un petit peu différent de la mission puis des facteurs décisionnels qui sont pris en compte par le MSI.

Antoine Morissette

Et ce maintien de service, est-ce que vous l'évaluez monétairement, c'est-à-dire est-ce que c'est le maintien de service à tout prix? Je vais m'exprimer comme ça là, j'irai pas plus loin.

Gabriel Simard-Johnson

Gabriel Simard-Johnson, ministère des Transports. C'est pas à tout prix, mais c'est non plus évalué de la même manière comme mon collègue disait que le MSI. Il y a pas même, il y a même pas une règle de pouce qui dirait, pour telle grandeur de projet, ça devrait nous coûter pas plus que tant. On n'est vraiment pas là, on est vraiment dans l'analyse concrète de chacun des sites en fonction de leur complexité. Fait qu'il y a pas de discrimination par le prix, c'est vraiment une question de protection à tout prix, je trouve que le mot est fort, mais je vais vous donner l'exemple. Nos budgets on les engage, je reviens aux budgets, on les engage annuellement, puis on fait des annonces, puis on s'arrange pour que tout l'argent qui nous est donné soit optimisé, que l'utilisation soit optimisée, puis tout ça, si éventuellement à la fin de l'année financière, il y a un bris majeur sur une route, il y a une tempête qui frappe, le Ministère ne faillira pas, en tout cas, on « scraper » pas notre mission, on faillira pas à notre mission en tout cas, bref, ils vont trouver de l'argent pis « whoop » on va se trouver à faire quand même le projet. Il y a quand même des portes où on peut cogner au Conseil du trésor pour avoir de l'argent, pour réussir à maintenir le service. Donc, le service à tout prix, non, la sécurité des usagés, oui, c'est plus comme ça qu'on le voit. Mais il y a pas d'interrupteur qui dit à partir d'un tel montant ou d'un tel investissement, ça vaut plus la peine qu'on y aille, on va aller vers une solution qui est moins pérenne pour l'environnement, qui est plus dommageable, mais au moins qui coûte moins cher. On pense pas comme ça, ça je peux le garantir.

Antoine Morissette

Parfait. Merci, monsieur Simard-Johnson. Monsieur Martin, hier on parlait du cadre de prévention des risques naturels dans lequel vous avez évidemment des budgets qui permettent d'accompagner ou en fait de protéger les populations, les communautés. Donc, vous avez à intervenir dans certaines situations pour protéger, par exemple, des résidences. Dans le cas où

on est dans un secteur, je dirais mixte, où il y a à la fois la route à protéger et à la fois des résidences et là quand je parle de routes, je parle de routes sous la responsabilité du ministère des Transports, vous avez évidemment le cadre de prévention là, je comprends qu'il y a un aspect légal ou encadrement peut-être plus réglementaire, mais il y a également de ce que j'ai bien compris un financement ou un budget, une enveloppe qui est associée à ce cadre-là. Est-ce que vous, de votre côté, du côté du MSI, est-ce qu'il y a une certaine optimisation ou utilisation des fonds qui peuvent être déviés vers ce programme?

Hugo Martin

Hugo Martin, ministère de la Sécurité intérieure. En fait, comme je mentionnais hier, lors des derniers échanges, le CPS est une entente de financement qu'il y a entre le ministère de la Sécurité intérieure et les Municipalités. À travers ces ententes, il peut avoir justement de l'arrimage qui peut être fait au niveau du ministère des Transports pour différents projets parce qu'en effet, il peut avoir sur la solution qui peut être préconisée, on a entendu tantôt qu'il y a plusieurs solutions d'ingénierie qui peuvent être optimisées, puis si une solution qui est définie pour un secteur précis lors d'une entente CPS, qui pourrait avoir une incidence ou autre, une interrelation avec les infrastructures du ministère des Transports, il y a assurément une liaison qui peut, qui est faite pour s'assurer de la concordance de la solution et des impacts qui pourraient aussi en définir à ce niveau-là.

Antoine Morissette

Mais donc il y a potentiellement puis là si la réponse est oui, peut-être que vous pourriez nous donner des exemples concrets, il y a potentiellement du financement provenant du MSI qui peut être intégré dans la programmation pour, disons optimiser les interventions.

Hugo Martin

J'irais pas jusque là. Faut comprendre que le CPS son but visé, c'est vraiment d'appuyer les Municipalités à faire face au risque d'érosion et de submersion. C'est certain que l'aspect érosion, submersion s'arrête pas à la limite des projets qui peuvent être faits. Donc, c'est certain qu'il y a quand même des discussions et de l'arrimage qui est fait à ce niveau-là, mais bon an mal an, l'entente CPS est faite entre le Ministère et la Municipalité et à travers ça, on travaille déjà en collaboration dans différents dossiers, je le mentionnais tantôt au niveau de l'échange de la donnée, des connaissances à ce niveau-là, mais il y a un arrimage qui est fait pour que s'il y a des projets qui est fait via une entente CPS et les différents mandats que le ministère des Transports a, c'est certain qu'on regarde à ce niveau. Je sais pas si Étienne, tu voulais poursuivre?

Étienne Bachand

Oui, bien, juste peut-être compléter avec un exemple concret. Il y a une recharge de plage qui a été faite dans le secteur de Maria dans la baie des Chaleurs, puis il y a exactement l'exemple que vous parliez, une section mixte où en effet le ministère des Transports souvent, où le ministère des Transports arrête, le MSI commence parce qu'il y a un village, puis à ce moment-là, il y a des interventions qui peuvent être faites. Fait que cette recharge de plage là a été faite conjointement ministère des Transports et le MSI. Puis, pour compléter l'information aussi, annuellement, il y a des rencontres entre les deux ministères pour partager entre autres

l'acquisition de données au niveau bâti métrique LiDAR. Puis, il y a des arrimages lorsqu'il y a des bouts de projet qui sont conjoints. Puis, il y a un arrimage aussi des planifications annuelles qui sont faites, quand il y a des projets qui peuvent se faire ensemble. Puis, l'année d'avant aussi il y a eu une recharge de plage à Sainte-Flavie, puis il avait un tronçon aussi de la route 132 qui était sous juridiction du ministère des Transports, puis il y a eu un arrimage. Donc, il y a pas de transfert de fonds d'un programme à l'autre, mais il y a des arrimages qui se font au niveau des projets.

Antoine Morissette

C'était exactement ma prochaine question quand vous parlez de conjointement, c'est conjointement les deux ministères avec leurs deux budgets indépendants l'un de l'autre. Il y a pas de vase communicant au niveau, au niveau budgétaire.

Étienne Bachand

Il n'y a pas de vase communicant, non.

Antoine Morissette

Dites-moi donc, madame Desrosiers-Leblanc, de votre côté, parce qu'on est allé assez loin avec monsieur Simard-Johnson qui me parlait même du Conseil du trésor et des portes auxquelles il pouvait cogner pour avoir accès à des fonds, pour toutes sortes de raisons. Mais dans le contexte de ce qu'on a appris avec vous de l'aspect coordination à, je dirais à très haut niveau, cette recherche-là je dirais, d'optimisation des fonds publics, toujours dans la perspective d'une saine gestion des fonds publics, est-ce que vous, vous avez cette vision-là des différents, là, je pensais au cadre de prévention des risques naturels, mais assurément que je n'ai pas une vision d'ensemble, assurément pas aussi bonne que la vôtre de toutes les disponibilités budgétaires qui existent au sein des différents ministères, particulièrement le ministère de l'Environnement, MSI puis MTMD. Donc, toute cette vision d'ensemble là, comment vous pouvez venir je dirais optimiser l'utilisation des fonds de par votre coordination de, je dirais à ce niveau-là pour je dirais un peu le même terme que j'ai employé avec monsieur Simard-Johnson, là, encourager le budget, par encouragement budgétaire.

Laurie Desrosiers-Leblanc

Laurie Desrosiers, Bureau de projets érosion et submersion côtières. Donc on fait partie de certaines de ces rencontres-là d'arrimage entre les ministères. Mais également, le Bureau de projets vient avec du financement. Et à ce moment-là, on va consulter quand on a des projets des Municipalités, puisqu'on vise vraiment à répondre aux besoins municipaux en gestion des risques côtiers, mais on va prendre les projets, les présenter à nos partenaires qui sont les ministères que vous connaissez maintenant. Puis après ça, bien, on va essayer de les arrimer à des projets qu'eux ils ont aussi dans leurs poches pour en faire des projets qui sont plus complets avec des enjeux municipaux et des enjeux ministériels.

Antoine Morissette

Monsieur Martin nous parlait de l'appui aux Municipalités de par le cadre de prévention. Vous me réitérez un peu cette réalité-là que chez vous là, je dirais les budgets sont principalement dirigés vers l'appui aux Municipalités. Mais pour le programme, que reste-t-il?

Laurie Desrosiers-Leblanc

Je pense que je comprends pas vraiment la question.

Antoine Morissette

Pour le programme, quel budget dans cette réalité-là d'adaptation aux changements climatiques de, je dirais d'adaptation à l'aléa, érosion et submersion. Parce que ce que je comprends, on a beaucoup parlé des Municipalités, mais ici, on est face à un programme, puis vous me parlez d'un service et on s'entend que le service est un service aux citoyens que vous...? On me confirme. Donc, c'est un service aux citoyens, donc le citoyen est derrière et derrière cette réalité-là et la mission du ministère des Transports, de l'initiateur, c'est d'assurer ce service aux citoyens. Donc, vous dites appui aux Municipalités, appui aux Municipalités. Moi, j'essaie de trouver où est-ce qu'il y a des fonds parce qu'au-delà des fonds de monsieur Simard-Johnson, qui parle de fonds récurrents, est-ce qu'il y a un accompagnement budgétaire qui va avec ce programme-là? Je comprends qu'ils sont pas capables de l'évaluer, mais il doit avoir en quelque part un accompagnement budgétaire, à moins que je me trompe, mais au-delà du processus administratif et réglementaire que représente le programme, il doit avoir à l'échelle la coordination de plus haut niveau des fonds qui sont dans cette, qui sont prévus, qui sont pensés, qui sont réfléchis pour le futur et pour la réalisation de ce programme.

Laurie Desrosiers-Leblanc

Pour tout ce qui est de la réalisation du programme du MTMD, c'est vraiment dans les poches du MTMD, cet argent-là. Donc, non, il n'y a pas de budget...

Antoine Morissette

La coordination que vous faites, tout à l'heure madame Boudreau nous parlait des échanges des différents sous-ministres, donc à ce niveau-là, il n'y a aucune discussion budgétaire qui se passe?

Laurie Desrosiers-Leblanc

Anne-Christine, est-ce que tu aimerais te prononcer?

Anne-Christine Boudreau

Vous m'entendez bien? Est-ce que ça fonctionne?

Antoine Morissette

Oui, tout à fait, on vous écoute.

Anne-Christine Boudreau

Bonjour, Anne-Christine Boudreau, Bureau de projets en érosion et submersion côtières. En fait, effectivement, Laurie répondait bien à la question. C'est que ça reste des montants qui répondent aux missions sectorielles de chacun des ministères. Fait que le rôle du Bureau de projet n'est pas de chapeauter ces budgets-là qui sont octroyés, c'est plus d'assurer la conservation puis de voir s'il y a des optimisations de budgets ou de solutions à faire, comme on

l'a dit vraiment soit sur le terrain ou dans un niveau plus stratégique. Par contre, chaque ministère a vraiment des enveloppes ministérielles qui leur sont attribuées et qui leur permettent de réaliser leur mission sectorielle. Donc, dans le cas du programme du MTMD, c'est vraiment à travers leur budget qui est directement octroyé au MTMD. Dans le cas du CPS pour le MSI, même chose, ce sont des budgets qui leur sont octroyés précisément, et pour les projets qu'on parlait du Bureau de projet avec l'enveloppe qu'on a au MAMH, c'est des fonds finalement qui proviennent du ministère de l'Environnement à travers le PMO, pardon le plan de mise en œuvre pour, le Plan pour une économie verte 2030, mais c'est des fonds qui sont administrés finalement via le MAMH, donc le ministère des Affaires municipales. Mais vraiment il y a pas de, je vais le dire comme ça, il y a pas d'enveloppe globale, puis qu'après ça qui est répartie dans différentes actions qu'on ferait, puis que c'est le Bureau de projets qui orchestrerait cette division de l'argent.

Antoine Morissette

Vous allez trop loin là, en fait, vous aviez bien pris la bonne route, c'est-à-dire l'aspect optimisation, je suis très conscient qu'il y a pas de budget, je pense qu'on l'a répété à plusieurs reprises, mais vous dites, on peut optimiser ce qui existe déjà pour peut-être utiliser de manière plus optimale finalement et de peut-être, des coûts évités ici deviendront des intrants budgétaires de l'autre côté. Vous comprenez ce que je veux dire, vous l'avez dit vous-même, on est plus en coordination, optimisation des budgets, mais c'est exactement ça ma question, cette optimisation-là aujourd'hui en 2026, on se parle aujourd'hui, l'optimisation, qu'est-ce qu'elle a donné l'optimisation des budgets à votre niveau? Qu'est-ce qu'elle a donné pour le programme en termes, je vais dire économique au sens large, financière, budgétaire ou autres.

Anne-Christine Boudreau

C'est sûr que le travail de collaboration permet de ultimement dans les aspects techniques, puis là mes collègues seront plus à même de répondre avec l'exemple de Maria qu'on a fait tantôt, c'est que c'est sûr que ça fait par exemple un processus d'appel d'offres pour aller chercher par exemple des données au niveau des études qui peuvent se faire sur l'ensemble du site. Puis c'est là où ce que ça devient intéressant parce que là, c'est pas chaque ministère qui fait un appel d'offres ou en tout cas une Municipalité avec le ministère des Transports qui vont chacun faire leur appel d'offres pour une étude sur un site conjoint. On essaie de faire évoluer les méthodes pour justement, je vais dire, sauver du temps et de l'argent à tous. C'est pas toujours faisable et toujours facile à faire, mais je pense que c'est ça l'idée de façon globale. Puis ça, ça se fait pas nécessairement, je veux dire via l'entremise à haut niveau du Bureau de projets, mais c'est à travers toutes les collaborations qu'on va faire au niveau technique et au niveau stratégique qu'à un moment donné, on voit aussi l'ensemble de ce processus-là se raffiner à travers les années. Je sais pas si ça répond mieux à la question?

Antoine Morissette

Oui, oui, tout à fait. Merci, merci beaucoup, madame Boudreau. Donc, je vais revenir vers vous, monsieur Simard-Johnson, justement, ça revient un peu à une question que je vous avais posée précédemment, les coûts évités, comment peuvent-ils être réinvestis dans, bref, c'est un peu l'idée de l'optimisation que madame Boudreau et est-ce que concrètement, est-ce que ça s'est concrétisé finalement parce que bon, je comprends qu'il y a certains projets qui sont déjà en

cours, puis éventuellement qui vont être intégrés, fait que vous êtes peut-être en mesure déjà de voir un peu, je dirais, cette optimisation-là à l'œuvre.

Gabriel Simard-Johnson

Gabriel Simard-Johnson, ministère des Transports. En fait, un peu avec tout ce qui a été dit, ce qu'il faut retenir, c'est que cette économie-là, on la vit beaucoup à l'échelle des projets. Si on veut faire un lien avec le programme, parce que le programme c'est un peu chez nous qu'il a été développé, c'est notre temps, nos gens qui l'ont développé. Mais la participation du Bureau de projets, la participation, c'est plus à l'échelle des projets qu'on va la vivre parce que dans le programme, on peut avoir certains projets qui s'inscrivent dans le programme qui sont en partenariat avec le MSI alors que d'autres nous appartiennent juste à nous. Dans le fond, c'est plus à l'échelle des projets que ces collaborations-là peuvent naître puis générer des gains au niveau opérationnel.

Ça oui ça arrive au même titre que quand on fait un projet en collaboration avec une Municipalité, si on fait un projet collaboration avec le MSI, puis qu'on partage la mobilisation des équipements comme madame Boudreau disait, tout le volet appel d'offres, tout le volet génération de plans et devis, tout ça c'est beaucoup d'argent c'est sûr au final, au bout d'un projet, le côté préparation des documents d'appel d'offres ça peut représenter plus de 100 000 \$, des fois fait que de pas multiplier ces opérations, on a un gain direct c'est sûr, après ça de pas multiplier les mobilisations en chantier, qu'on ait un prix soumis pour de la machinerie qui va être partagé sur un plus gros secteur plutôt que d'être mobilisé plus d'une fois par deux promoteurs différents à un an d'intervalle par exemple. Ça dépend comment on veut le réfléchir, mais oui il y a moyen de dégager des gains financiers quand même assez à court terme quand on vit des collaborations comme celle-là.

Thomas Fortin-Chevalier

Thomas Chevalier, ministère des Transports. Je bonifierais également que, au-delà des coûts sauvés dans l'ingénierie et la préparation des projets, c'est que les solutions mises en œuvre sont de plus grande envergure et mieux adaptées aux sites. Donc l'échelle d'étude, en fait le site d'étude est plus grand et donc, c'est pas comme si nous, bon bien on aurait fait, mettons pour prendre l'exemple de Maria, disons nous on a un mur en défaillance, en fin de vie, on va prendre une solution, disons, pour une raison X Y, on vient enrocher devant le mur, chose qui avait été faite d'ailleurs en urgence pour une section du mur. On dit bon, on va enrocher, encore une fois, les discussions qu'on a eues antérieurement ce soir bon, 50 mètres, un 50 mètres, après dix ans, on a fait l'ensemble du mur finalement qui a été « patché ». Là, la Municipalité arrive avec un projet de recharge, mais là, la recharge est beaucoup moins pérenne parce que le volume qui est mis en place dans l'ensemble de la cellule est beaucoup moindre et beaucoup plus localisée au droit du site géré par le MSI. Alors, le fait qu'on intervienne et qu'il y a une synergie entre ministères, ça fait que les solutions sont, oui il y a des coûts et des gains, il y a des gains, pardon, de coûts dans les procédures, mais aussi dans ce qui est mis en place, c'est beaucoup plus pérenne, par la qualité des ouvrages construits finalement.

Antoine Morissette

Merci, monsieur Fortin-Chevalier. Je vais terminer avec cette question-là, juste pour donner un ordre de grandeur à la commission, dans le Plan d'investissement 2026-2028, est-ce que vous pouvez nous donner une idée, parce que c'est de l'information qui existe, est-ce que vous pouvez nous donner une idée du montant qui est prévu pour Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Îles-la-Madeleine pour les ouvrages de protection côtière, ouvrages aussi pour la submersion, c'est pas si distinct, mais peu importe, vous comprenez ma question.

Gabriel Simard-Johnson

Oui. Gabriel Simard-Johnson, ministère des Transports. On avait, en fait, en 2026, ce qui est prévu à être engagé pour des projets taillés en érosion côtière, c'est 24,1 millions. Puis en 2027, on a 19,9 millions qui est annoncé aussi dans le cadre de projets lutte contre les changements climatiques, érosion, submersion. Fait que c'est pratiquement 44 millions pour 2026-2028.

Antoine Morissette

Parfait, merci. Ça nous donne un ordre de grandeur. Écoutez, je comprends, madame Solomon, qu'on a tourné beaucoup autour d'une petite question, on a fait beaucoup de chemin. Merci beaucoup d'avoir posé cette question. Je vous souhaite une belle soirée.

Yann Bouchez, citoyen

Antoine Morissette

Là, on revient en salle. Monsieur Bouchez, Yann Bouchez, donc je vous invite à l'avant. Donc exactement, vous vous asseyez, vous appuyez sur le petit bouton rouge en avant de vous puis on est tout à vous.

Yann Bouchez

Bonjour, donc moi c'est Yann Bouchez, je suis citoyen de Rimouski. Justement, tantôt là, vous parliez des coûts de compensation qui s'élèvent à plusieurs millions de dollars puis on parlait justement de, on crée une banque d'habitats en vue de l'étude d'impact, mais sans garantir que c'est l'ensemble de ces superficies-là qui vont être utilisées en compensation, est-ce qu'à la fin du décret, ces superficies restantes là vont pouvoir être réutilisées dans des futurs projets du ministère des Transports ou ce sont des superficies qui seront perdues et cet argent investi là aussi perdu d'une certaine façon.

Antoine Morissette

Merci pour votre question, monsieur Bouchez, je vais commencer avec monsieur Roger du côté du ministère de l'Environnement puis je compléterai probablement avec vous.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Donc comme mon collègue Vincent Villeneuve l'a mentionné plus tôt, les superficies restantes ne pourront pas être utilisées pour d'autres projets. Je vais laisser mon collègue compléter.

Vincent Villeneuve Vincent Villeneuve du ministère de l'Environnement. En complément à ce que Jonathan vient de, monsieur Roger pardon, vient de dire, l'idée de ce qu'on discutait plus tôt avec madame Dufresne du bilan sert un peu à ça parce qu'effectivement, pour reprendre un peu là, rétropédaler sur ce que je disais plus tôt, les estimations d'empiètement et d'atteinte aux milieux humides et hydriques effectuées par le MTMD dans son étude d'impact doivent conséquemment être compensées, avoir un projet de compensation suffisant. Dans le bilan qu'on en fait des atteintes réelles des interventions ensuite, on se rappelle que oui l'application de l'approche éviter-minimiser et donc éventuellement compenser au moment de la procédure d'évaluation, mais cette même approche-là doit aussi prendre effet au moment d'une proposition d'une intervention en autorisation ministérielle, donc ce qui veut dire qu'on s'attend vraisemblablement à ce que le ministère des Transports mette les efforts nécessaires pour minimiser davantage ces estimations d'empiètement là.

Donc, l'impact réel des atteintes au moment des interventions, le bilan des gains ou des équivalences qu'on pourrait reconnaître au moment des compensations réalisées, annuellement le bilan qu'on pourrait recevoir, bien qu'on recevra finalement, de ces deux composantes, elles vont permettre de s'assurer qu'on ne sort pas de la route de l'objectif d'aucune perte nette. Si au terme des dix ans, les empiètements et les atteintes ont été énormément réduites et que les besoins de compensation ont été rencontrés malgré tout avec ce qui a été réalisé, finalement l'objectif est rencontré malgré tout. S'il y a un surplus effectivement, ce surplus-là ne peut pas être réutilisé et transféré en termes de crédits compensatoires comme je le disais qui n'existe pas dans les dispositions de la *Loi sur la qualité de l'environnement* ou ses règlements, à d'autres interventions subséquentes après la fin du programme, finalement en 2037 par exemple avec la date qu'on a mis à la volée. Mais l'idée de suffisance passe aussi par ce processus-là de suivi environnemental/bilan des activités réalisées, rencontrées dans la mise en œuvre du programme.

Antoine Morissette

Parfait, merci à vous deux. Madame Moisset, dans la perspective de la question de monsieur Bouchez, comment on arrive à viser juste au bout de dix ans parce qu'effectivement, comme le mentionne monsieur Villeneuve, le surplus ne peut pas être réutilisé donc j'imagine que vous tentez de viser le plus juste possible pour arriver à l'équilibre au bout de dix ans.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. C'est sûr que toute la notion que monsieur Villeneuve vient d'évoquer, de notre côté, c'est encore un enjeu pour nous, puis on espère être capable d'en rediscuter dans les prochaines étapes avec le ministère de l'Environnement, puisque dans le fond, c'est sûr que si à l'arrivée, il reste énormément de compensation qu'on n'aura pas utilisée, pour nous c'est un enjeu d'avoir investi autant d'argent pour en quelque sorte finalement ne pas pouvoir utiliser les gains qu'on aura générés. Fait que ça c'est le premier aspect, on espère pouvoir continuer la discussion.

En ce qui concerne de viser juste, c'est sûr que depuis le début de l'élaboration du programme, un des points qui est important pour le ministère de l'Environnement c'est de s'assurer qu'on ne ne doive pas en cours de décret aller en modification de décret parce qu'on manquerait de compensation, donc comme on le mentionnait pour chacun des sites planifiés on y a été avec en quelque sorte le pire scénario. C'est sûr que si maintenant c'est l'orientation du ministère de l'Environnement qu'à la fin, on sera pas capable de récupérer s'il restait quelque chose, bien là va peut-être falloir que de notre côté on revoit notre manière de calculer, puis que justement on s'ajuste et qu'on prenne une gestion de risque à savoir, on pourrait viser moins, quitte à devoir aller en modification de décret en cours de route.

Antoine Morissette

Parfait. Merci, madame Moisset. Du côté de madame Duluc, je vais y aller projet par projet dans ma question, c'est-à-dire que si par exemple un projet actuellement identifié comme réserve d'habitat, je vais prendre par exemple le marais de Saint-André-de-Kamouraska par exemple, si ce projet-là n'a pas été utilisé au complet, est-ce qu'il peut être réutilisé pour un prochain programme par exemple.

Céline Duluc

Céline Duluc, ministère des Pêches et Océans Canada. Ce serait quelque chose qu'on aurait à valider. Je sais qu'il y a plusieurs réserves d'habitats qui vont être mises en place, chaque réserve étant par cycle. Il y a Saint-André-de-Kamouraska, mais il y en a une à Notre-Dame-des-Neiges, il va y en avoir peut-être d'autres qui vont être formées. Normalement, et je pense qu'ils vont être pour le programme décennal uniquement du MTMD, mais j'imagine que s'il y a des crédits d'habitat qui ne sont pas utilisés dans le cadre des projets qui sont relatifs au programme décennal du ministère des Transports, il pourrait être utilisé. Parce que dans le fond, c'est le promoteur qui est attiré à la réserve d'habitat, pas nécessairement le programme en tant que tel dans nos documents d'arrangement.

Antoine Morissette

Parfait. Merci, madame Duluc. Monsieur Roger, peut-être un autre élément de compensation, on a beaucoup parlé de réserves d'habitat, on parlait de compensation de milieux humides et hydriques, mais dans le cas potentiel où ce serait une aire protégée qui serait affectée et qu'on aurait une récréation d'aire protégée, par exemple, est-ce qu'on est encore dans la notion de zéro perte nette et auquel cas, si on recrée une aire protégée, c'est quoi le mécanisme pour recréer une aire protégée, puis si l'aire protégée est recrée ou modifiée peu importe, si les superficies sont supplémentaires à celles impactées, est-ce qu'il y a la notion de crédit qui pourrait s'impliquer, qui pourrait s'appliquer plutôt, pardon, s'appliquer dans le cas des aires protégées?

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Je vais laisser mon collègue Vincent Villeneuve prendre la parole.

Vincent Villeneuve

Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. La situation d'aire protégée, effectivement, c'est un cas pour lequel le gouvernement pourrait effectivement exiger des compensations pour pallier aux atteintes, la destruction finalement d'une portion d'aire protégée de quelconque forme finalement, il y a plusieurs types d'aires protégées. Je vous avoue que pour l'aspect de comment faire pour compenser une aire protégée, assurément la Direction principale de la désignation des aires protégées au sein du Ministère sera consultée pour voir quelles sont les modalités possibles. Je sais que dans d'autres projets notamment le pont Gédéon-Ouimet, pour lequel on a eu une commission ensemble, monsieur le président, lorsqu'il y avait atteinte, destruction finalement, atteinte partielle par exemple l'implantation d'une pile de pont dans un secteur d'aire protégée, les orientations du ministère de l'Environnement, ce projet est toujours en analyse là, mais c'est de demander une superficie équivalente, mais en termes de qualité de l'environnement finalement qui est rencontrée.

Donc, ce que ça veut dire, c'est que c'est pas une superficie un pour un forcément, c'est vraiment la diversité par exemple de l'écosystème qui était rencontrée, sa richesse notamment. On doit la rencontrer ailleurs, soit dans un, il y a un facteur correctif si on peut dire, si je peux l'imager comme ça. Dans un environnement de richesse moindre, mais donc on viendrait protéger une plus grande superficie de ce secteur-là pour venir restreindre les activités pouvant être réalisées dans ce territoire-là. Donc il y a différentes modalités, à toutes fins pratiques dans les pouvoirs du gouvernement, dans la délivrance d'une autorisation gouvernementale, il peut exiger toute forme de compensation pour laquelle l'atteinte du projet ou du programme pourrait nécessiter des mesures de compensation pour rendre le projet acceptable finalement.

Antoine Morissette

Et toujours dans la perspective de monsieur Bouchez, est-ce que la notion de crédit pourrait s'appliquer dans le cas d'une aire protégée?

Vincent Villeneuve

Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. À ma connaissance, non. Après, on pourrait faire la validation pour être certain, mais sous toute réserve, je dirais non. La LQE, non, il y a aucune réserve ou crédit compensatoire sous la LQE, la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Donc, j'aurais tendance à dire que considérant que cette obligation de compenser passe par l'article 31.5.1 de la LQE, la possibilité de crédit n'existerait pas non plus. Par contre, dans ces contextes d'aire protégée, il y a des parallèles à faire quand même avec la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel*, la LCPN. Donc, assurément, il y a peut-être un arrimage en ce sens-là qui pourrait peut-être permettre ou non un crédit, mais à ma connaissance, ce n'est pas le cas.

Antoine Morissette

Est-ce que vous pouvez juste valider là du côté de la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel*?

Vincent Villeneuve

Oui, assurément.

Linda St-Michel

Et si je peux me permettre également la I, s'il vous plaît.

Antoine Morissette

Merci, merci beaucoup, messieurs. Monsieur Bouchez, votre deuxième question.

Yann Bouchez

J'avais pas d'autres questions. C'était ma seule question, merci.

Antoine Morissette

Merci beaucoup. Merci, monsieur Bouchez, bonne fin de soirée. Monsieur St-Laurent, à vous la parole.

Jonathan St-Laurent

Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. En fait je voulais juste renchérir en lien avec le questionnement que vous aviez posé à madame Duluc du ministère Pêches et Océans. Je voulais juste mentionner qu'historiquement, également, le ministère des Transports a déjà élaboré des projets d'habitat de réserve dans le cadre d'autorisation avec le ministère de Pêches et Océans Canada en 2013. L'élaboration de plusieurs récifs homards en Gaspésie avait bénéficié pour une utilisation à titre de compensation pour plusieurs projets en érosion côtière, justement. Donc c'est un projet qui est encore même d'ailleurs valide, il nous reste cinq récifs à écouler.

Antoine Morissette

Merci pour la précision. Très appréciée, monsieur St-Laurent. Il nous reste une dernière inscription. Il s'agit de monsieur Alexandre Richard qui est au téléphone.

Équipe de soutien technique

Monsieur Richard, est-ce que vous avez fait *6? Il faut faire *6 et non pas #6.

Antoine Morissette

Je vais demander peut-être une petite confirmation auprès de l'équipe. Si vous avez des problèmes techniques, je pense que je pense qu'on a été patient. Donc, madame Fortier ou madame Gendron, si vous me confirmez qu'on a des problèmes techniques, on va terminer ici.

Équipe de soutien technique

Je confirme que nous avons un problème technique.

Antoine Morissette

Merci énormément de tout ce que vous faites, madame Gendron. On va terminer ça ici.

Mot de la fin

Antoine Morissette

Donc, ceci clos officiellement, la première partie de l'audience publique. Pour les questions prises en délibéré, nous vous demandons de nous soumettre vos réponses dans un délai de 48 heures. Tout nouveau document déposé sera disponible dans la section documentation de la page dédiée au projet sur le site web du BAPE.

Nous tiendrons la deuxième partie de l'audience publique à compter du 15 juin 2026 à 19 h. La deuxième partie de l'audience publique est le moment de donner votre point de vue sur le programme. Votre participation est essentielle. Les rapports du BAPE sont notamment fondés sur les opinions émises par les citoyens et citoyennes. Vos points de vue contribuent à enrichir notre réflexion et peuvent faire évoluer l'analyse que la commission fera du projet et de sa justification. Toute l'information concernant les modalités pour y participer se trouve sur le site Web du BAPE.

J'aimerais simplement vous mentionner deux informations importantes. D'abord, pour vous exprimer devant nous, lors des séances publiques, il vous faut remplir un formulaire de prise de rendez-vous. Je vous invite d'ailleurs à le remplir dès que vous le pourrez, car vos réponses nous aideront à planifier la tournée de consultation que nous ferons en deuxième partie de l'audience publique. Si vous êtes en salle, vous pouvez le mentionner à la personne qui se trouve à la table d'accueil. Ensuite, pour les personnes qui souhaitent nous envoyer un mémoire ou une autre participation écrite, vous avez jusqu'au 11 juin pour le faire. Vous trouverez tous les formulaires dans la page Web dédiée au programme. N'hésitez pas à vous renseigner auprès de la table d'accueil.

Enfin, merci à toutes les personnes qui ont permis le bon déroulement de cette rencontre ici à Rimouski, à Cap-aux-Meules, à Carleton, à Petite-Vallée ainsi qu'en ligne sur notre site Web. Merci à l'équipe de l'initiateur, merci à toutes les personnes-ressources ici en salle, vos équipes également qui étaient à distance, merci à tout le monde. Merci à mes collègues, madame St-Michel et madame Dufresne. Merci aux analystes madame Léa Harvey et monsieur Charles Drouin, merci aux gens à la table d'accueil madame Kim Maloney et monsieur Patrick Fournier, ainsi qu'à madame France Fons qui est agente de secrétariat avec l'équipe de la commission. L'équipe de sonorisation ici en salle, merci grandement. Merci à l'équipe de webdiffusion, Andrea Aristizabal, Lise Pilote, Mayeul Garitey, Marie-Eve Gendron, Karine Fortier, Brigitte Bernier, Antoine St-Gelais, Mathieu Giroux et Pierre Dufour. Merci également à toutes les personnes qui sont venues poser leurs questions.

Dans une optique d'amélioration de nos services, nous recueillons vos commentaires. Merci de nous faire part de votre expérience avec le BAPE en répondant à notre sondage. Vous trouverez le lien pour y accéder et les formulaires papier à la table d'accueil. Merci encore à tous et à toutes. Ce fut une expérience enrichissante et au plaisir de vous retrouver en deuxième partie. Bonne fin de soirée.