

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

Deuxième partie de l'audience

Première séance

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

Séance tenue le 15 juin 2026 en soirée

Lieu de l'audience publique

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

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

Table des matières

Mot de la présidence	1
Présentation des mémoires et opinions verbales	2
Yv Bonnier Viger, opinion citoyenne et Solidarité Gaspésie (DM2).....	2
Patrick Morin, pour le Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent (DM7)	6
Maxime Esther Bouchard, opinion citoyenne (DM1 et DM1.1)	15
Joël Marquis, opinion citoyenne (DM3)	24
Alexandre Richard, opinion citoyenne (DM13 et DM13.1)	29
Mot de la fin	37

Mot de la présidence

Antoine Morissette

Bienvenue à la deuxième 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. Je salue également toutes les personnes qui nous suivent à distance. Je me présente, Antoine Morissette, membre du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le BAPE. Je préside cette commission d'enquête. Je suis accompagné de mes collègues commissaires, mesdames Stéphanie Dufresne et Linda St-Michel, ainsi que d'une partie de l'équipe de la commission. À ma gauche, madame Léa Harvey, analyste, et à la table d'accueil à l'arrière, madame Kim Maloney, coordonnatrice du secrétariat de la commission, ainsi que monsieur Patrick Fournier, conseiller en communication.

J'invite les personnes inscrites pour prendre la parole en salle ce soir à confirmer leur présence à la table d'accueil dès maintenant, si ce n'est pas déjà fait. Il importe de préciser certains éléments clés. D'abord, le rôle du BAPE consiste à éclairer la prise de décision gouvernementale. Il n'a pas le pouvoir d'autoriser ou non le programme. Ensuite, la *Loi sur la qualité de l'environnement* nous accorde en tant que commissaires les pouvoirs et l'immunité des commissaires nommés en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquête*. Également, nous examinerons le programme dans une perspective de développement durable qui repose sur les principes de la *Loi sur le développement durable* qui englobe les aspects écologique, économique et social.

Concernant l'audience publique, elle se déroule en deux parties. Il y a quelques semaines, nous avons tenu la première partie. C'était l'occasion de vous informer sur le programme et de poser des questions. Nous débutons maintenant la deuxième partie. Elle vous permet de vous exprimer sur le programme. Pour les personnes inscrites lors de votre intervention, 15 minutes vous seront allouées pour vous exprimer. Si vous n'êtes pas inscrit et que vous souhaitez donner votre opinion ce soir, aucun problème. Nous prendrons également des interventions spontanées. Vous pouvez vous inscrire au registre dès maintenant à la table d'accueil. Pour les participants et participantes à distance, je vous invite à remplir le formulaire qui se trouve dans notre site Web ou en téléphonant au numéro qui s'affiche à l'écran. Vous aurez cinq minutes pour vous exprimer.

À la suite de vos prises de parole, il est possible que nous échangions avec vous. Je tiens à souligner que vos opinions, suggestions et propositions de modifications sont importantes. Elles contribuent à enrichir notre réflexion et peuvent éclairer l'analyse que nous ferons du programme et de sa justification. Nous vous offrons également la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans le mémoire ou la présentation d'une participante ou d'un participant. À noter qu'une rectification doit se limiter à corriger des inexactitudes démontrées comme une erreur de date ou une citation erronée. Pour apporter une rectification ce soir, merci de vous inscrire au registre. Nous recevrons également les rectifications par écrit jusqu'au 29 juin 2026.

Afin d'assurer le bon déroulement des séances publiques, les échanges devront se faire dans le respect et la courtoisie. Ainsi, les propos diffamatoires ou injurieux, de même que les manifestations d'approbation ou de désapprobation ne seront pas tolérés. Toutes les séances

sont enregistrées et retranscrites et ces transcriptions seront disponibles dans notre site Web d'ici environ dix jours ouvrables.

Présentation des mémoires et opinions verbales

Yv Bonnier Viger, opinion citoyenne et Solidarité Gaspésie (DM2)

Antoine Morissette

J'invite maintenant monsieur Yv Bonnier Viger à se présenter à la table des intervenants ici en avant. Bonsoir, monsieur Bonnier Viger. Prenez place, prenez votre temps, on est là pour vous écouter, vous avez une quinzaine de minutes et après il est possible qu'on échange un brin avec vous.

Yv Bonnier Viger

Bien écouter, je vous ai transmis un mémoire, alors je vais le résumer quand même assez rapidement pour laisser la place aux questions. Alors, ce mémoire insiste sur trois dimensions, en fait, toutes les dimensions de participation citoyenne, les dimensions de planification en tenant compte des unités hydrosédimentaires et finalement une dimension de perspective ou d'invitation à regarder un peu le contexte dans lequel tout ce travail-là va se faire dans les prochaines années. Je commencerais peut-être par le dernier parce que ça met un peu la table.

On est dans une situation qui n'est pas habituelle, qu'on n'a pas connue beaucoup comme humanité, c'est que les changements climatiques vont changer considérablement l'environnement dans lequel on va vivre et dans lequel nos enfants et nos arrière-petits-enfants vont vivre. Juste pour donner une image en partant. Actuellement, les Îles-de-la-Madeleine voient le niveau de la mer monter d'environ un centimètre par année, ce qui fait que dans 100 ans, c'est un mètre d'eau qui sera autour des Îles et par-dessus certains secteurs des Îles. Et on s'attend à ce que, quand il y aura des tempêtes qui vont ressembler à Fiona, par exemple, dans ce contexte-là, bien on aura des vagues de l'ordre de cinq à neuf mètres qui vont se déferler sur les côtes des Îles-de-la-Madeleine et donc sur les liens routiers entre les différentes îles. C'est une image, c'est un exemple pour inviter peut-être le BAPE à demander au ministère du Transport de s'assurer de bien réfléchir sur les investissements que l'on fait maintenant, en réfléchissant à quoi ces investissements auront servi dans 100 ans.

Est-ce que il y a parfois... il y a pas lieu d'investir davantage en réfléchissant à des infrastructures qui vont pouvoir tenir le coup sur cette période-là? Cent ans, dans le domaine de la construction, c'est quand même pas des longues périodes, donc on devrait s'attendre à ce qu'on soit capable d'avoir cette réflexion-là. Puis ça va teinter un peu le reste de la discussion. Quand on parle maintenant de planifier en fonction des unités hydrosédimentaires, c'est que j'ai appris en suivant les audiences que c'était une réalité que je connaissais pas très bien, mais qui existe tout le long de la côte des dynamiques qui sont relativement stables, qui sont encadrées entre des obstacles où l'érosion, et même la submersion, est comme dans une dynamique qui appartient à cette unité-là. Et si on intervient sur l'unité sans en avoir tenu compte dans son ensemble, on peut modifier cette dynamique-là, la perturber, puis empirer les choses. Alors, il y

avait des citoyens qui par exemple, disaient qu'en cas d'urgence, on a fait des empièvements, des enrochements à certains endroits, mais il semblait pas que le ministère du Transport à ce moment-là avait tenu compte de l'ensemble de l'unité. Ce qui fait que on peut s'attendre à ce que on ait modifié une dynamique qui était stable et que on se retrouve à être obligé de réintervenir, puis encore une fois, si on ne tient pas compte de l'ensemble de la dynamique, on devra intervenir souvent.

Donc, si on se met maintenant dans un mode de planification plutôt que d'intervention en urgence, bien ce serait, me semble, intéressant que la planification porte sur l'ensemble de l'unité hydrosédimentaire pour pouvoir réfléchir à des interventions qui seront... qui menaceront pas la stabilité future de cette unité-là, donc qui va permettre de durer beaucoup plus longtemps que si on se met à intervenir à droite et à gauche. Ce qui fait que, moi j'ai eu l'impression que on nous présentait 228 zones fragiles, dont 97 méritaient des interventions plus importantes, mais on nous a jamais présenté à quelle unité hydrosédimentaire ces différents sites existaient. J'ai comme eu l'impression qu'on regardait la route et les fragilités sur la route sans tenir compte de l'environnement dans lequel cette route était construite. Et donc, je pense que ça pourrait être une invitation à faire au ministère du Transport de planifier de cette façon-là, de telle sorte que ça va aussi nécessairement influencer la consultation, évidemment, d'un plus grand nombre de personnes parce que les unités peuvent avoir plusieurs kilomètres de long puis des fois concerner plusieurs communautés.

Puis finalement, bien l'aspect le plus important, je pense, qui est ressorti des audiences et même déjà au niveau des séances d'information, c'est le manque de culture de consultation de ce ministère qui doit, à mon avis, mettre beaucoup d'efforts là-dessus parce que la participation citoyenne est un élément fondamental si on veut réfléchir à long terme, si on veut s'assurer de créer quelque chose qui va assurer un développement communautaire en même temps. Le BAPE a été créé pour justement faire ce genre de consultation là. Si le Ministère veut ne pas avoir de BAPE pendant une dizaine d'années pour accélérer les choses, bien il doit prendre à sa charge le même esprit. Et malheureusement, c'était assez absent. Je me suis permis de faire un peu de pédagogie en montrant peut-être des exemples des différents niveaux de participation citoyenne pour que ça puisse s'insérer.

Mais en tout cas c'est, il me semble, essentiel que le Ministère se donne l'expertise ou qu'il s'associe avec d'autres ministères qui ont l'expertise. Les deux directions régionales de santé publique dans ce territoire-là sont des directions qui pourraient aider le Ministère dans les phases de consultation, par exemple, mais encore faut-il que les ministères se parlent et qu'ils soient bien convaincus de l'importance de la consultation et de la participation citoyenne pour améliorer d'abord ce qu'ils vont faire parce qu'ils vont aller chercher le savoir expérientiel des gens qui vivent le long de la 132 ou le long des routes dans l'archipel, mais aussi ils vont s'assurer que ils vont gagner en crédibilité, en collaboration. Et puis ils vont s'assurer d'une participation aussi de l'ensemble de la population qui va voir des éléments qui mériteraient une attention avant que le Ministère ait le temps lui-même de s'en apercevoir. En gros, c'était ça le mémoire, c'est pas plus compliqué que ça.

Stéphanie Dufresne

Merci de votre intervention. J'avais une question au sujet de la consultation, de la participation publique. Ce qui est présenté par le ministère des Transports dans l'analyse des solutions, il y a

différents volets qu'il nous a présentés, l'analyse des solutions, comment est-ce que vous voyez qu'on peut ajouter de la participation citoyenne à ce stade-là de l'évaluation.

Yv Bonnier Viger

Bien, je pense que le processus qui amènerait à créer une relation avec les gens qui vivent dans, prenons une unité hydrosédimentaire qu'on contemple, je pense que d'aller rencontrer les gens en leur disant : voici que les problèmes que nous on voit, qu'est-ce que vous en pensez? Voici les quelques solutions auxquelles nous pensons, qu'est-ce que vous en pensez? Ensuite de ça, est-ce qu'on peut penser autrement? Puis créer cette discussion-là, pas juste par sondage, mais dans une véritable interaction avec la population.

Pendant les audiences, il y a des gens qui ont mentionné que ce serait intéressant d'avoir peut-être des groupes de citoyens qui seront des espèces de conseillers permanents, une espèce de... je me souviens plus quelle expression ils ont utilisée, mais en tout cas, d'avoir un groupe-conseil citoyen plus permanent qui s'intéresse à la chose et qui serait capable d'intervenir au fur et à mesure que il y aurait des consultations nécessaires dans telle ou telle MRC, par exemple. Bien je pense que ce serait une façon de faire. Ça créerait un lien entre le Ministère et la population et ça conférerait à la population un sentiment de pouvoir agir. Quand on parle des changements climatiques, on est tous impactés par ça, il y a de l'anxiété qui se développe. La pire chose pour une personne qui développe de l'anxiété, c'est de se sentir impuissante.

À partir du moment où on s'implique, où on commence à réfléchir à des choses qu'on peut faire même si on sait puis on voit bien que on peut pas faire tout, puis parfois, on fait ce qu'on peut. Mais au moins, si on est impliqué, on n'est pas laissé de côté, on est pas dans l'impuissance et cette participation-là va améliorer pas juste les routes, mais va améliorer aussi la santé et le bien-être de l'ensemble de la population.

Stéphanie Dufresne

Merci. J'ai une seconde question. Vous parlez que les travaux, dans votre mémoire, que les travaux du Ministère devraient s'inscrire dans un plan beaucoup plus large. Donc, qu'entendez-vous par là?

Yv Bonnier Viger

Bien, c'est que les changements climatiques y vont... C'est pas juste les routes, c'est pas juste... Malheureusement, je comprends, ils ont de l'argent puis ils ont un mandat pour les routes nationales. Mais il y a des petites routes à côté de municipalités qui servent souvent justement quand il y a un bris, à contourner ces routes-là. Peut-être qu'il y aurait lieu de renforcer un peu plus la cohésion, la relation du ministère avec le reste des municipalités, avec le reste du monde. Il y a des efforts qui se font, que ce soit au niveau des écoles, au niveau des hôpitaux.

Tout le monde essaie de voir comment est-ce qu'on peut s'adapter à ces changements-là qui s'en viennent. Mais comme le Ministère est impliqué aussi sur un secteur qui est un aspect important, il pourrait collaborer avec. Au-delà de sa mission initiale de collaborer avec l'ensemble des acteurs et l'ensemble des citoyens des citoyennes, puis tous les groupes qui travaillent pour qu'on s'adapte à ces changements-là parce que, on comprend bien qu'on n'a

pas le pouvoir de les stopper directement nous-mêmes. Donc, c'est juste que le Ministère se sente partie prenante de la société dans laquelle il œuvre, puis il joue un rôle important.

Stéphanie Dufresne

Merci.

Antoine Morissette

Monsieur Bonnier Viger, je profite de votre présence parce que vous l'avez dit d'entrée de jeu que vous avez déposé un mémoire pour souligner que ce mémoire-là sera rendu public puis qu'effectivement, on a lu avec attention votre mémoire et tous les mémoires qu'on a reçus. Donc, des fois, il y a des questions qui viennent de votre mémoire ou des fois des questions qui sont associées à la présentation que vous faites actuellement. Pour ma part, je voulais revenir sur un point que vous avez mentionné, l'aspect pédagogique dans votre mémoire, des différents échelons de participation qui impliquent, disons, une implication citoyenne variable, selon... Est-ce que vous avez des exemples à partager avec la commission de projets qui auraient utilisé un ou plusieurs échelons, de votre expérience, que ce soit en Gaspésie ou ailleurs ou sur le territoire couvert ou non. Je sais pas si vous avez quelques éléments comme ça à partager avec nous.

Yv Bonnier Viger

On tombe plus dans mon expérience professionnelle, mais, disons qu'actuellement, on travaille à Murdochville avec les citoyens, les citoyennes pour voir venir l'implantation de la mine qui est un projet majeur. Pour que les gens comprennent bien, quand je dis les gens, c'est pas juste la population, mais que la mine aussi comprenne bien ce que la population vit, puis que on arrive à trouver des façons de créer le meilleur projet possible qui permettra l'exploitation des minerais qui sont importants pour l'ensemble de la population mondiale, on pourrait quasiment dire, mais qui en même temps va apporter quelque chose de durable à la population parce qu'on peut très bien rentrer les *bulldozers* là-dedans puis retirer tout ce qu'il y a en 30 ans, puis après ça, laisser le site à l'abandon, carrément, ou profiter de l'opportunité pour créer une dynamique économique intéressante qui va créer de la richesse, pas juste pour certains entrepreneurs, mais vraiment pour l'ensemble de la population.

Puis ça, ça peut se faire à travers des discussions. Fait que, Osisko, bien sûr qu'il va être soumis à un BAPE, Osisko étant la minière, fait son travail, fait des choses, mais c'est important qu'on appuie aussi la municipalité et les citoyens pour que, indépendamment de la compagnie, il soit capable d'avoir une réflexion sur l'ensemble de cette chose. Et ça, ça permet de créer une cohésion sociale intéressante, puis ça va minimiser les méfaits éventuels de la mine qui peuvent aller jusqu'à, on ne sait pas, mais, c'est possible, jusqu'au déplacement total de la ville, alors c'est des choses importantes et une approche comme de participation comme ça va minimiser les effets importants à la santé et au bien-être de ces gens-là, mais aussi permettre à la compagnie de travailler pendant les années où elle va travailler là dans une atmosphère sociale intéressante plutôt qu'en confrontation.

Antoine Morissette

Dites-moi donc, dans ce contexte-là, comment vous faites pour rejoindre le plus grand nombre de participants, de citoyens, de tout acabit, je dirais. Avez-vous aussi des exemples?

Yv Bonnier Viger

Bien, je veux dire, on propose par exemple une assemblée. Bien là, les gens sont informés par plus que juste une annonce à la radio un moment donné, mais on va utiliser les médias sociaux, on va avoir aussi des animateurs ou des animatrices qui vont se promener puis qui vont aller rencontrer des groupes déjà existants, rencontrer les cercles de fermières, des choses comme ça, puis dire, bien, regardez, on va faire une discussion là-dessus, les sujets qu'on veut créer, aussi des, une information, une espèce d'éducation, en préproduisant des petites capsules d'information sur des... Parce que c'est tellement gros que c'est difficile à appréhender d'ensemble, mais on peut segmenter, par exemple, qu'est-ce que ça va faire d'avoir, je sais pas, moi, on parle de 800 travailleurs, plus on dit que pour chaque emploi créé dans le milieu minier, c'est trois ou quatre autres emplois qui viennent, ça veut dire qu'on se retrouve avec près de 2 000 nouvelles familles dans un petit environnement qui actuellement, il y a juste 643 personnes qui y vivent. Donc il va y arriver plein de monde nouveau. Puis dans le contexte où on est aussi, ce sera pas tous des Québécois-Québécoises avec la même culture. Donc ça va être... Déjà que les gens prennent la mesure du changement qui s'en vient et qu'ils soient prêts à se l'approprier puis à participer, puis à donner déjà leur opinion sur comment ils voient ce qui va venir. Alors on les rejoint à travers divers moyens comme ça.

Antoine Morissette

Merci beaucoup, monsieur Bonnier Viger, de votre partage. C'est très apprécié. Merci de votre intervention puis je vous souhaite une belle fin de soirée.

Yv Bonnier Viger

Merci.

Patrick Morin, pour le Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent (DM7)

Antoine Morissette

Donc nous sommes prêts pour la prochaine intervention. Il s'agit de monsieur Patrick Morin que j'invite à l'avant. Monsieur Morin, vous pouvez vous présenter, présenter votre organisme également. Puis à vous la parole pour les 15 prochaines minutes.

Patrick Morin

Bonsoir. Patrick Morin, je suis le directeur général du Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent. Écoutez, oui, on a déposé un mémoire donc, de manière générale, on accueille favorablement le programme décennal du ministère de l'Environnement parce qu'avec ce programme-là, le Ministère souhaite se donner une latitude pour agir dans le contexte des changements climatiques. Toutefois, on voit qu'il y aurait des améliorations qui seraient

possibles. On pense à la démarche de consultation des communautés concernées, au processus d'analyse de solutions, puis un processus inclusif pour discuter avec les parties directement touchées. Puis, on a des préoccupations aussi sur la transparence, l'acceptabilité, des informations sur les sites, les solutions et tout ça. Donc, c'est ce que je vais vous présenter.

Je vais quand même prendre une seconde pour vous dire que notre organisme, le Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent, existe depuis 1977. On fait partie d'un réseau de 17 conseils régionaux de l'environnement partout au Québec, plus de 200 spécialistes en environnement, puis on est des organismes-conseils en la matière. Puis on a une expertise dans le domaine qui touche le programme décennal, donc on participe, on a participé à plusieurs processus consultatifs sur la zone côtière et le Saint-Laurent, on peut penser aux ports méthaniers et pétroliers à Gros-Cacouna, les levés sismiques dans l'estuaire, dans le golfe, ça, ça nous ramène quand même un bout de temps. Les projets de dragage des infrastructures portuaires à Rivière-du-Loup, Gros-Cacouna, Rimouski, Matane. Puis, nos interventions sont toujours basées sur les principes de précaution, prévention et de préservation de la biodiversité. Puis un peu plus récemment, on a fait... on a organisé avec nos collègues des CRE qui touchent à l'estuaire et au golfe du Saint-Laurent un forum interrégional sur les risques côtiers.

Donc, c'est avec tout ce bagage-là que je me présente à vous aujourd'hui, puis nos principales recommandations touchent quelques points. Le premier, c'est la transparence et l'accessibilité des informations. Donc dans le programme décennal, à chaque année, le Ministère va nous présenter ses choix d'intervention avec les investissements prévus pour les deux années qui suivent. Puis, pour chaque site, les solutions qui sont envisagées, les solutions potentielles ou déjà planifiées qui sont retenues, sont pas disponibles à la population. Donc, il y a les 228 sites vulnérables, mais aussi ceux où il pourrait y avoir les interventions, les 97, bien ceux-là, il faut aller sur le site Web du BAPE ou au Registre des évaluations environnementales. C'est là qu'on peut les trouver. Ce qu'on aimerait voir, c'est des outils d'information qui sont vulgarisés et accessibles, qui permettraient de favoriser la participation des citoyens puis des acteurs socio-économiques concernés quand on pense, quand je pense aux, aux acteurs socio-économiques, je pense à des organisations de la société civile comme la nôtre, mais aussi des entreprises privées, les Municipalités, les MRC.

Je donne un exemple, nous on touche à beaucoup de dossiers, puis dans le dossier forestier, un autre ministère avec lequel on est habitué de travailler, c'est le ministère des Forêts, donc dans les plans d'aménagement forestier intégré opérationnel, ce qu'on appelle dans le jargon, les PAFIO, bien, il y a des outils dynamiques de visualisation qui nous permettent de cartographiquement aller voir ça. Puis nous, comme on fait de la géomatique, on peut superposer ça avec les autres données qu'on a puis ça nous permet de voir les sites précis dont on parle. Donc, ça peut améliorer la compréhension, améliorer aussi la participation des parties prenantes en étant capable de donner des commentaires qui sont plus poussés. Puis j'ajouterais même, en faisant du pouce sur l'intervention de mon prédécesseur, que ça pourrait même intégrer, par exemple, les cellules hydrosédimentaires qui pourraient faire partie de cette cartographie-là dynamique.

Donc, notre première recommandation, c'est le CREBSL recommande de rendre accessible, via le site Web du ministère des Transports et de la Mobilité durable, un outil de visualisation des informations relatives aux sites et aux interventions potentielles ou planifiées et d'en assurer la

mise à jour en continu. La deuxième préoccupation, c'est sur l'analyse et la sélection des solutions d'adaptation aux risques côtiers. Donc, on a appris dans la présentation du ministère qu'il y avait un outil d'aide à la décision qui était composé d'un algorithme et de deux analyses multicritères. Donc l'algorithme, ça nous dit, bon, est-ce qu'on va relocaliser ou protéger le tronçon de route?

Puis dans les analyses multicritères (inaudible), là après ça on regarde à une analyse comparative plus fine. Puis, bien qu'il soit prévu de consulter les municipalités concernées pour la catégorie de critères qualité de vie et récréotourisme, de la deuxième analyse multicritère, la démarche demeura essentiellement menée par l'équipe du ministère des Transports. Le CREBSL considère que le programme décennal de protection des infrastructures du MTMD représente une véritable occasion de réflexion collective sur l'avenir des infrastructures routières et des communautés côtières dans un contexte de changements climatiques. Donc, on amène... on appelle à une démarche plus élargie, où des organisations de la société civile seraient incluses en amont de la prise de décision. On pourrait penser à coconstruire des solutions puis qui seraient appuyées sur des connaissances qui sont développées collectivement au fil des années. Ça pourrait prendre la forme d'un processus d'échange interactif, qui serait vraiment un échange avec le MTMD puis des acteurs régionaux qui ont une expertise sur les risques côtiers.

Un exemple, puis là cet exemple-là, je l'ai pas pris loin, au ministère des Transports, quand le Ministère construisait le dernier... un des derniers tronçons de l'autoroute 85, il y a eu beaucoup de passages fauniques qui ont été aménagés pour permettre la connectivité écologique. Et dans ce processus-là nous, on a fait partie de ce processus-là, il y avait un comité aviseur avec d'autres parties prenantes, des organismes de bassins versants, d'autres organismes de conservation, puis ça a vraiment été, moi je trouve un exemple qui est probant de ce qu'on recommande. Donc la recommandation, c'est la formation d'un comité aviseur régional composé entre autres, de représentants de la société civile possédant une expertise en adaptation aux risques côtiers afin d'appuyer la démarche d'analyse et de sélection des solutions menée par le MTMD dans le cadre du programme décennal. Puis quand je dis par région, je penserais à Bas-Saint-Laurent, Gaspésie Îles-de-la-Madeleine comme trois régions qui pourraient avoir trois comités indépendants.

Dernier volet... non avant dernier, approche de consultation publique. Donc, pour certains projets qui auraient normalement nécessité une étude d'impact, le MTMD veut aller avec une consultation publique sous la forme d'une consultation en ligne avec une présentation PowerPoint narrée. Et nous, on a des réserves avec cette démarche privilégiée par le MTMD. L'approche de consultations en ligne, ça favorise pas selon nous, un processus équitable. Surtout quand on prend conscience du niveau de littératie numérique qui est à géométrie variable dans la population, puis on pense que des rencontres en présentiel, donc en allant à la rencontre des communautés, favoriseraient un meilleur dialogue entre les participants, les participants et les promoteurs, et encore là ça représenterait une occasion de réfléchir collectivement aux meilleures solutions. Donc, notre recommandation dit que le CREBSL recommande de tenir des rencontres de consultation publique en présentiel au sein des communautés concernées par le programme décennal pour les projets ayant normalement requis une étude d'impact sur l'environnement.

Dernière, c'est sur les ouvrages de protection côtière. Donc, les ouvrages de protection côtière, il y en a deux grandes catégories, les rigides et les souples. Donc les rigides on pense aux murs de protection, aux enrochements, aux conteneurs en géotextile, les brise-lames, les épis maritimes et les « riprap ». Les techniques souples, bien là on pense à... on parle de recharges sédimentaires, végétalisation, génie végétal et capteurs de sable, par exemple. Et dans le fond, dans l'algorithme, finalement, on sait que la priorité sera d'emblée donnée aux techniques souples plutôt qu'aux structures rigides. Mais compte tenu des impératifs financiers, le CREBSL craint que dans l'analyse multicritères, le programme décennal n'oriente trop rapidement les interventions vers des structures rigides au détriment des solutions souples ou de la relocalisation des infrastructures. Donc, dans le contexte des changements climatiques, une variable qui est à ne pas oublier ou plutôt un phénomène qui est à ne pas oublier, c'est le coincement côtier. Le coincement côtier c'est un phénomène par lequel un écosystème est coincé entre la mer et une infrastructure rigide comme une route. Donc, on voudrait prévenir ce phénomène parce que ça peut compromettre beaucoup d'écosystèmes puis la biodiversité qui l'habitent. Donc notre recommandation, c'est de privilégier des techniques souples plutôt que les rigides et, à tout le moins, d'intégrer systématiquement des techniques végétales aux aménagements en complément des structures rigides ou des recharges sédimentaires.

En conclusion, bien dans le fond, on vous... je vous rappelle qu'on avait quatre thèmes dans notre mémoire, donc la transparence et l'accessibilité de l'information, la sélection des solutions d'adaptation, l'approche de consultation sur les ouvrages de protection. Puis, comme les ouvrages de protection sur chaque site sont pas définis en amont du processus d'évaluation environnementale dans lequel on est actuellement, nous ce qu'on cherche c'est vraiment nos considérations, c'est vraiment essayer de favoriser l'intégration le plus possible d'autres solutions qui seraient peut-être pas envisagées par le promoteur de la connaissance des acteurs du milieu ainsi que des citoyens puis de mobiliser l'ensemble des parties prenantes. Voilà! Merci.

Stéphanie Dufresne

Merci. Donc, vous recommandez de rendre accessibles sur le site Web les projets, le détail des projets avec des outils géomatiques, des cartes interactives. Donc qu'est-ce, précisément là, un peu plus précisément, qu'est-ce que ça comprendrait cet outil-là?

Patrick Morin

Bien, si on regarde la carte qui a été rendue disponible dans l'étude d'impact, on voyait une grande carte de l'ensemble de la zone. C'est Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–les-Îles. Puis même si on essaie de zoomer sur la zone, on voit par exemple, ah il va avoir un bout au Bic pas loin du golf du Bic, puis un autre bout ici à Sainte-Luce ou à Sainte-Flavie. Mais où est-ce que commence ce tronçon-là qui est... et où est-ce qu'il termine? Donc, c'est difficile donc de zoomer et vraiment d'aller voir précisément où est-ce que le tronçon qui est ciblé se situe. Donc, une carte comme ça permettrait, bon, oui, si on a la géomatique, puis c'est un outil qu'on utilise, on peut le faire à l'interne si on a les fichiers de forme, mais maintenant, je veux dire, on a tous de la géomatique dans nos poches avec Google Maps. Donc, il y a des cartes interactives qui permettent avec un fond de carte, qui est le fond de carte de l'imagerie satellitaire, encore là, de zoomer et de voir précisément chacun des tronçons, où est-ce qu'ils se situent. Puis là, bien, à ça, on peut superposer de l'information. Donc, les cellules hydrosédimentaires et tout ça

pourraient être inclus là-dedans. Ce qui permet, selon le niveau, le regard qu'on veut poser là-dessus, bien, quelqu'un qui est un citoyen qui regarde le bout de tronçon de route juste à côté de chez lui pourra regarder cette information-là très très précise. Quelqu'un comme moi qui, dans son milieu professionnel, regarde le Bas-Saint-Laurent, mais je peux regarder à l'échelle du Bas-Saint-Laurent ou regarder pour une localité ou une MRC.

Donc, ça permet d'appréhender l'information à différents niveaux. Puis, avec différents niveaux de détail, différents niveaux de détail. Puis là aussi, si on, mettons on clique sur le tronçon de route, bien là sur le tronçon de route, ça pourrait dire, ici, les solutions envisagées ou possibles sont celles-là, celles-là, celles-là. Puis, il y en a peut-être qui seront pas envisagées ou possibles. Donc, déjà là, même si on est dans un éventail de solutions, bien on sait, même si on n'est pas dans les sites planifiés, par exemple dans les deux prochaines années, OK, chez nous, c'est juste des infrastructures rigides, donc un mur ou un enrochement qui est possible, ou finalement l'ensemble... là je pourrais voir que par exemple sur ce tronçon-là, OK, l'enrochement l'ensablement serait possible. Donc je verrais les possibilités aussi qui s'offrent, même si, puis ça je pense qu'il y a une... souvent certains promoteurs dont les ministères ont, par crainte de gérer des attentes, ne délivrent pas, ne vont pas jouer livre ouvert puis vont pas chercher à... attendre d'être certains avant de divulguer l'information.

Puis ça, je pense que c'est un piège. Donc, en montrant que sur un site, il y a trois, quatre, cinq, six solutions qui sont possibles, bien ça permet aux gens de commencer à réfléchir puis de bonifier la réflexion. Tandis que si on attend d'être juste certain de l'intervention pour le site pour diffuser l'information, bien là je pense, ça peut créer des réactions. Donc, cet outil-là peut permettre d'amener vraiment une vaste étendue de partage de connaissances et de données entre le promoteur puis les différentes parties prenantes.

Stéphanie Dufresne

Donc votre demande, ça serait à l'heure actuelle, selon les sites qui ont été identifiés dans le programme et les solutions potentielles, donc c'est pas juste au stade, au moment où on veut intervenir?

Patrick Morin

Non.

Stéphanie Dufresne

D'accord.

Patrick Morin

Donc les 228 pourraient déjà être sur la carte, puis là, à chaque fois que, par exemple, on dit, OK, dans les deux prochaines années, c'est ceux-là, bien, les sites des deux prochaines années, ils changent de couleur, puis là on sait que ceux-là, c'est ceux qui s'en viennent pour les deux prochaines années. Donc, l'information, elle est très dynamique, puis, on peut voir sur le potentiel, qu'est-ce qui est à court terme, puis qu'est-ce qui est dans le tiroir, au cas où qu'il arrive un problème, selon les aléas climatiques.

Stéphanie Dufresne

OK. Puis vous souhaiteriez que ce soit sur le site du ministère des Transports ou associé à ce qu'ils font déjà?

Patrick Morin

Écoutez, j'ai pas fouillé de fond en comble le site du ministère des Transports. Je suis pas sûr qu'ils ont une plateforme qui permettrait ça, mais disons à défaut de mieux, on a proposé que ça puisse être le site de ministère des Transports, il pourrait y avoir d'autres solutions, j'avoue que c'est la première qui nous est venue.

Stéphanie Dufresne

Parfait, puis vous avez parlé aussi de littératie numérique dans un autre volet. Donc là, on parle d'une plateforme en ligne avec des outils géomatiques. Comment est-ce qu'on peut s'assurer que ça, ça soit comme accessible au plus grand nombre?

Patrick Morin

Bon, c'est une bonne question, puis on s'est pas contredit dans deux parties de notre mémoire, c'est que... mais c'est une bonne question, c'est vrai que une plateforme géomatique répond à un certain type de besoin, d'un certain type d'acteurs et de personnes qui ont cette aisance-là, puis c'est pour ça que la consultation en présentiel peut être complémentaire. Donc, dans les consultations en présentiel, la même plateforme pourrait servir à quelqu'un de poser des questions. Puis il y a un opérateur qui est peut-être plus à l'aise avec cette plateforme-là pourrait zoomer, montrer à la personne. Donc, ça deviendrait aussi un outil de dialogue pour le Ministère avec la population, donc à l'intérieur des séances de consultation citoyenne ou avec les municipalités. Pensez, les municipalités sont beaucoup visées dans le programme décennal, les MRC, bien pour aller discuter avec les conseils des maires, avec tous les élus, c'est aussi là un outil qui peut être pédagogique à plusieurs égards.

Stéphanie Dufresne

Très bien, merci. Ça répond. Vous donnez l'exemple d'un comité aviseur dans le cadre de l'aménagement de, je vais prendre les bons termes, de passages fauniques pour la connectivité écologique en marge du chantier de l'autoroute 85. Vous avez participé à ce comité-là. Pouvez-vous nous en dire plus sur le fonctionnement, comment ça fonctionne puis comment est-ce que les recommandations ont été prises en considération?

Patrick Morin

Bien, écoutez, on était vraiment en amont, c'est-à-dire qu'il y a eu différentes phases, mais la phase dans laquelle ces passages-là fauniques ont été intégrés, c'était dès la phase de conception. Ce comité-là avait été formé, donc c'est un comité qui était assez varié. Il y avait comme toute une équipe du ministère des Transports, donc il y avait des biologistes du ministère des Transports, mais aussi les ingénieurs et d'autres acteurs du milieu. Il y avait, par exemple, nous on était là comme Conseil de l'environnement, OBV, il y avait Horizon Nature qui travaille beaucoup sur la connectivité écologique. Je me souviens pas, ça fait quand même quelques années, mais il y avait quand même un comité assez vaste puis, dans le fond, le

comité, au début, on est plutôt général, c'est-à-dire qu'on dit OK, bien là, nous, on a tel noyau de biodiversité qui sont là sur le territoire, donc il faudrait chercher à les connecter. Horizon Nature avait des corridors qui étaient... fait que là on échangeait des cartes. Puis là, le Ministère avançait dans sa planification puis là proposait des passages fauniques. Puis là on pouvait faire des allers-retours, donc là, OK, ici, il y aurait de la place pour un passage de grande faune, petite faune, moyenne faune. Et puis là, on pouvait faire évoluer ou faire changer ces options-là.

Puis moi, une chose que je, finalement, c'est drôle parce qu'au début, il y avait quand même, bien il y avait de l'ouverture au ministère des Transports, mais il y a quand même beaucoup de, je dirais de... peut-être une culture à changer, je dirais. Puis moi ce que j'ai observé, c'est même l'ingénieur responsable du projet, j'ai vu sa pensée évoluer sur la connectivité écologique puis même cette personne-là a défendu auprès de ses autorités des dépassements de coûts pour permettre les passages fauniques parce qu'il avait compris leur importance. Fait que vraiment, puis récemment, il y a pas longtemps, il y a des capsules vidéos qui viennent tout juste d'être faites par le ministère des Transports où ces personnes-là expliquent avec beaucoup d'enthousiasme comment l'autoroute 85 finalement a été un modèle en termes de connectivité faunique.

Donc, c'est ça, c'est que finalement, des fois, il y a une sorte de réticence pour aller vite puis faire vite à... essayer de prendre les décisions à l'interne, mais finalement, en ouvrant avec des processus comme ça, bien on bonifie le projet, fait que même le ministère des Transports s'est un peu fait prendre au piège puis était, je pense, plus fier de son projet avec les passages fauniques comme ils ont été maturés avec tous les échanges. On parle d'un processus sur toute la durée, sur plusieurs années, donc c'est un peu la même chose. Je pense que dès maintenant, les comités pourraient être formés puis suivre le programme décennal, donc ces comités-là pourraient avoir une vie de dix ans, tout au long de l'évolution du programme.

Stéphanie Dufresne

Merci.

Linda St-Michel

J'aurais une petite question assez facile pour vous. Vous avez rencontré à plusieurs reprises, j'imagine, le ministère des Transports et de la Mobilité durable, le long du programme à plusieurs reprises. Est-ce que vous leur avez fait part de vos préoccupations à l'égard de... en termes de consultation, par exemple, d'une plateforme numérique plus facile à consulter? En somme, est-ce que vous avez déjà présenté au ministère des Transports et de la Mobilité durable vos pistes de solutions pour une meilleure consultation?

Patrick Morin

Pas vraiment, je dirais, parce que dans le fond, on a été consulté très tôt, puis à ce moment-là, le niveau de questions ou d'échanges qu'on a eus avec le ministère des Transports, c'était vraiment au niveau de... tu sais, il y a beaucoup de bonnes sciences derrière ce programme-là. Puis là, bon, c'est les différentes techniques, puis c'est tu souple, c'est tu rigide, puis c'est quoi les données, par exemple, qui viennent des laboratoires de l'UQAR là-dessus? Donc, oui, on a échangé là-dessus, mais je pense qu'on pouvait pas bien comprendre le programme à ce moment-là. Donc, on s'est pas rendu à avoir ces idées-là, on n'a pas compris, entre guillemets,

les défauts du programme. Donc, c'est vraiment rendu dans la démarche actuelle du BAPE que là, on a vu ces lacunes-là donc on n'a pas, non, eu l'occasion de les donner, de les suggérer au ministère des Transports en amont de la commission.

Linda St-Michel

Merci beaucoup.

Antoine Morissette

Monsieur Morin, il nous reste encore un petit peu de temps ensemble, si vous permettez.

Patrick Morin

Bien sûr, j'ai tout mon temps.

Antoine Morissette

Parfait, c'est très apprécié. Je vais vous ramener sur une de vos premières thématiques, soit la transparence et l'accessibilité, en particulier des données, puis des cartes, puis de la localisation. On dirait que votre recommandation, ou disons votre réflexion rejoint beaucoup celle de la commissaire au développement durable qui est comme une antenne de la Vérificatrice générale qui avait déposé un rapport à cet effet-là en 2023. Donc là, on est comme trois ans plus tard. J'aimerais ça que vous nous partagiez votre appréciation du cheminement qui a été fait, parce que vous avez, comme vous l'avez mentionné, œuvré dans plusieurs projets qui touchaient de près ou de loin au milieu côtier donc, je sais pas si vous avez appréciations ou jugements par rapport à l'évolution de la chose depuis les trois dernières années. Si vous avez le temps.

Patrick Morin

Ouais, c'est une fichue de bonne question. Je vous dirais que ma réflexion va être un peu philosophique là-dessus, mais je pense que c'est un peu là qu'on veut aller. Écoutez, puis je vais faire un petit détour pour... avant de vous répondre. Nous, on a, avec la Direction de la santé publique du Bas-Saint-Laurent, on a lancé un projet qui s'appelle « en mode adaptation », un espace de collaboration sur l'adaptation aux changements climatiques où est-ce que, ce qu'on cherche à faire, c'est de décloisonner les façons de faire. Puis, on en a parlé quand on a organisé notre premier forum sur les risques côtiers, il était beaucoup justement question, c'était tout frais le rapport de la Vérificatrice générale. C'est un peu ça, c'est que on se rend compte que face aux changements climatiques, le ministère des Transports, comme beaucoup d'autres instances, va réfléchir avec son prisme, ses habitudes, ses outils, ses expertises, puis va réfléchir aux solutions de la même façon qu'il l'a toujours fait.

Et puis, notre conviction dans la démarche que je vous ai expliquée au début, que je nommais « en mode adaptation », c'est vraiment qu'on va devoir défaire ces silos-là. On parle souvent de silos entre les ministères, bien il va falloir désensiler tout ça et justement tantôt, mon prédécesseur, monsieur Bonnier Viger, parlait de mettons la santé publique à contribution pour amener le ministère des Transports à améliorer ses pratiques en termes de communication avec les citoyens. Bien justement, c'est que si on travaillait mieux de façon interdisciplinaire, puis justement, le gouvernement l'est, puis c'est drôle parce que nous, comme OBNL en

environnement, on a souvent beaucoup d'interactions avec les ministères. Et jusqu'à tout récemment, je dirais, parce que c'est en train de changer, il y avait pas beaucoup d'échanges entre les ministères. On en avait presque plus nous des échanges avec les ministères que les ministères entre eux. Puis il y a vraiment pas longtemps dans une... puis c'était d'ailleurs avec un collègue du ministère des Transports qu'on avait, dans cet espace-là, qu'on avait cette discussion-là, puis il disait que récemment, puis ce que j'en comprends, c'est que c'est une conséquence possible, ou c'est une des conséquences possibles du rapport de la vérificatrice et qu'il y a beaucoup plus d'échanges entre les ministères qu'auparavant.

Donc je pense que c'est quelque chose que tout le monde reconnaît comme problème et on cherche à le résoudre. C'est pas quelque chose qui est bien connu en dehors... puis moi, c'est dans une discussion informelle en marge d'une rencontre qu'on me l'a expliqué. Puis je pense que c'est, souvent ce que je dis à mes amis fonctionnaires, mes collègues fonctionnaires, c'est : « faudrait communiquer un peu mieux ». Souvent, le gouvernement n'est pas très bon pour communiquer à propos de lui-même et à propos de ses bons coups puis justement, c'est que si on commence à changer la culture d'entreprise puis que le ministère des Transports cherche à s'ouvrir comme d'autres sur ses méthodes, bien il devrait s'en vanter s'il le fait. Puis s'il le fait pas, bien peut-être essayer de se désensibiliser puis de travailler de façon plus transversale.

Puis je terminerais en disant que l'adaptation aux changements climatiques, c'est tellement immense comme chantier qu'il y a pas un programme d'adaptation qui va réussir à payer pour tout ça. On pourra jamais protéger l'ensemble des routes ni les adapter. Ça va coûter trop cher. Puis là, on arrive à un moment où il va falloir transformer la façon dont on dépense l'argent couramment, donc les budgets mêmes des ministères. Parce que les budgets d'adaptation seront pas suffisants. C'est vraiment, ce que les changements climatiques vont nous forcer à faire, c'est changer notre façon d'agir, que ce soit un ministère, une entreprise, une organisation, puis il va falloir qu'on tombe, comme on dit, en mode adaptation. Donc qu'on bascule en mode adaptation pour que chacune de nos actions, elles contribuent aussi à mieux nous adapter aux changements climatiques. Qu'on fasse pas du *business as usual*, ça, c'est plus une bonne option. Donc à chaque fois qu'on pose une action, qu'on dépense des sommes, bien que ces dépenses-là, en plus de répondre à leur but premier, nous aident à nous adapter un petit peu plus.

Antoine Morissette

Merci beaucoup, monsieur Morin, pour ce partage. Très apprécié. Merci pour votre intervention aussi.

Patrick Morin

Fait plaisir.

Antoine Morissette

Je vous souhaite une belle fin de soirée.

Patrick Morin

À vous également. Au revoir.

Antoine Morissette

Merci beaucoup. Merci.

Maxime Esther Bouchard, opinion citoyenne (DM1 et DM1.1)

Antoine Morissette

Écoutez, ça va être le temps maintenant de pivoter vers une intervention qui va se faire par visioconférence. C'est madame Maxime Esther Bouchard qui est parmi nous grâce à la visioconférence. Madame Bouchard, ça va prendre sûrement un certain temps avant qu'elle puisse se joindre, question qu'on organise tout ça à la régie. Dès qu'on a une communication, on pourra y aller. Bonsoir, madame Bouchard, bienvenue. On est très heureux de vous avoir parmi nous. Je tiens à vous donner une information avant que vous commenciez. Vous avez un support visuel que vous avez fourni à l'équipe du BAPE. Pour que le support visuel fonctionne bien, vous devez aviser verbalement l'équipe technique pour changer de page. Donc, vous pouvez tout simplement annoncer à votre micro « changer la page », puis ça va se faire automatiquement par les gens à la régie, donc il y a pas de souci. On a tout notre temps, prenez votre temps, on vous écoute, puis ensuite il est possible qu'on ait quelques questions pour vous, une ou deux questions pour vous à la fin. Prenez une petite pause, Madame Bouchard, je vous vois parler, mais je ne vous entends pas. Donc, prenez le temps qu'il faut, puis peut-être qu'il y aura quelqu'un qui vous aidera pour être sûr...

Maxime Esther Bouchard

Je pense que c'est correct.

Antoine Morissette

Oui, tout à fait, c'est correct, on vous entend très bien. Donc, j'arrête de parler et je vous laisse la parole.

Maxime Esther Bouchard

Bon, ben alors, scène 1, reprise 2. Alors mon nom est Maxime Esther Bouchard, je suis très contente de m'adresser à vous trois ce soir et au public en général. Alors, je vais lire mon résumé, puis s'il nous reste du temps, on pourra regarder les supports que j'avais apportés. Alors, monsieur, madame les commissaires, si je suis devant vous aujourd'hui, c'est parce qu'en Haute-Gaspésie, une vérité a été effacée, une route a été détournée et une citoyenne a été laissée derrière. La vraie route du Portage, c'est un tronçon de 500 mètres, essentiel, stratégique, qui reliait la 132 à l'ancienne route 6. En 2009, des travaux municipaux non conformes l'ont affaibli.

En 2014, la tempête Arthur l'a emportée et depuis, plus rien. Aucune reconstruction, aucune correction. À la place, on a rebaptisé l'ancienne route 6, route du Portage, créant une confusion dangereuse, illégale et totalement contraire à la réalité du terrain. Je rappelle un fait majeur : le MTQ est propriétaire des 200 premiers mètres de la vraie route du Portage, directement à partir de la 132. On y retrouve un mur de soutènement important, c'est une structure critique. Et

pourtant, malgré cette responsabilité provinciale directe, aucune intervention depuis plus de 10 ans. Cette route n'est pas un détail. C'est la seule voie de contournement possible entre La Martre et Marsoui si la 132 brise. Depuis 2014, cette voie stratégique n'existe plus. Et moi, résidente permanente et propriétaire d'un commerce touristique quatre saisons, je vis sans accès légal, sécuritaire et conforme depuis plus de 12 ans. Les conséquences sont graves.

Les ambulances, les pompiers, Hydro, Telus, les touristes, tous se perdent, tous se retrouvent sur des routes l'hiver glacées, sans signalisation, sans lumière, étroites, mal abrasées, non conformes. Ma vie est en danger, la leur aussi. En 2021, les choses ont empiré, des travaux ont été réalisés sur l'ancienne route 6. Sans ingénieurs, sans arpenteurs, sans supervision professionnelle et aucun livre des coûts, et faits, extrêmement important, par les soumissionnaires du MTQ eux-mêmes qui travaillaient en même temps sur la 132 à Cap-au-Renard. Le résultat : ces travaux ont rien amélioré. Et chaque hiver, le déneigement déchire davantage ce qui reste.

Je vous demande aujourd'hui de reconnaître officiellement le tracé réel de la vraie route du Portage, de corriger la toponymie, de réaffecter la subvention du MTQ à sa destination légitime, de reconstruire la vraie route du Portage selon les normes et de sécuriser immédiatement les accès actuels. Et surtout, je vous invite à venir constater les faits en personne, à marcher sur ce qui reste de la vraie route du Portage, à emprunter les détours dangereux que je dois prendre chaque jour, à voir de vos propres yeux l'ampleur des problématiques que je subis depuis plus d'une décennie. Excusez, c'est dur à parler de ça. Ce dossier, c'est pas juste une simple erreur administrative. C'est un enchaînement de travaux illégaux, d'un effondrement prévisible, d'un détournement de subventions, de décisions irresponsables et d'un abandon complet. Je vous demande d'intervenir pour rétablir la vérité, la sécurité et la justice pour moi, pour les usagers, pour la Haute-Gaspésie.

Merci de m'avoir écoutée. Fait que ça, c'est le résumé de mon mémoire que j'ai déposé. Les supports visuels que je vous ai fournis, si vous voulez voir un peu comment que la route... c'est quoi les vraies portions de route et la portion de la route du Portage qui est vraiment minime, alors c'est ça. Puis on pourrait peut-être regarder la vidéo de quand que cet événement est arrivé et qui a compromis la route 132 pendant plusieurs heures.

Antoine Morissette

Madame Bouchard, vous avez tout le loisir de nous présenter votre support visuel, vous avez amplement le temps pour le faire. Comme je le mentionnais tout à l'heure, c'est vous qui êtes, je dirais, la maître du support visuel. Vous avez simplement à annoncer que vous voulez que le support visuel soit affiché, puis de défiler les pages de votre support visuel. On est là pour vous écouter. Donc, si vous voulez le partager, vous avez encore du temps pour le faire, il y a aucun problème.

Maxime Esther Bouchard

Bon bien c'est bien. Si on pourrait montrer la vidéo, oui cette vidéo-là, de l'événement du départ. C'est ça. Ah! Il y a pas le son. Ça, c'est la route du Portage, puis ça, c'est la 132 qui a été compromise pendant plusieurs heures. Fait que la route du Portage est reliée directement à la 132 parce qu'il y a des tuyaux qui passent sous la 132 en provenance du ruisseau du

Portage, qui porte le même nom que la route du Portage, qui est aussi sur les cartes cadastrales comme l'ancienne route 6, que présentement on appelle la route du Portage, mais que, dans les faits, cette route est niveau 3 du MTQ. Et la route du Portage qui fait seulement 500 mètres du sud au nord, elle fait 500 mètres. Alors, il y a seulement 200 mètres d'effondrés, puis les subventions que doivent recevoir la route du Portage, dans le fond, se font diriger depuis 2014 sur l'ancienne route 6, qui porte maintenant le nom route du Portage. Ça crée une confusion totale, puis ça fait beaucoup de problématiques pour mon entreprise, pour moi-même, puis pour tous les gens qui voudraient venir dans ce secteur-là, de la route du Portage.

Antoine Morissette

Parfait, est-ce que vous êtes...

Maxime Esther Bouchard

Oui je pense qu'on l'a vu?

Antoine Morissette

Est-ce que vous vouliez présenter le support visuel également? Vous aviez une vidéo qu'on vient de voir, qu'on a vue à quelques reprises. Mais vous aviez également un support visuel. Si vous voulez le présenter, allez-y. Ce sera avec plaisir.

Maxime Esther Bouchard

Oui, la carte, c'est sûr qu'ici on la voit pas très bien...

Antoine Morissette

On la voit bien.

Maxime Esther Bouchard

En bas ici, oui? Excusez, j'ai pas entendu.

Antoine Morissette

J'ai dit qu'on la voyait bien, inquiétez-vous pas, on la voit bien, elle est projetée et nous on la voit très bien à notre écran aussi.

Maxime Esther Bouchard

OK, alors quand on regarde vers l'est, il y a un petit tronçon qui est jaune. Ça, c'est la vraie route du Portage. Alors cette route-là qui fait partie, dans le fond, d'une route historique depuis toujours qu'elle est là. Puis ça fait un chemin de contournement qui a déjà été employé par l'école de Marsoui, par exemple, quand les marées ont emporté la route 132 à plusieurs reprises dans ce secteur précis en Haute-Gaspésie. Puis les enfants des écoles de Marsoui sont retournés à Sainte-Marthe par exemple par la route du Portage. Fait que, parce c'est le seul chemin de contournement. Ensuite, en haut ici, que vous partez du rouge à l'est, jusqu'à aller au Pince Farine, ça c'est l'ancienne route 6. Ce chemin-là, il est coté 3 par le MTQ, donc il est admissible à aucune subvention depuis toujours.

Moi, je vais à La Martre depuis que j'ai 8 ans. Ce chemin-là, il a jamais été ouvert de mes plus vieux... ma plus vieille mémoire. Puis même le Pince Farine a seulement été ouvert depuis 2007 parce qu'il y a déjà eu un autre problème avec les routes et ce chemin Pince Farine là était fermé depuis toujours. Alors en 2014... en 2009 il y a eu des travaux non conformes, ce qui a finalement emporté la route en 2014, ce que je vous expliquais tantôt. Puis là, ils ont transformé l'ancienne route 6 route du Portage. Fait que les subventions depuis 2014, elles sont transférées sur le grand tronçon bleu que vous voyez là, qui est l'ancienne route 6, sur toutes les cartes cadastrales. Puis moi, je borne moi-même au sud, je borne à la route 6. La route du Portage existe pas dans ce tracé-là depuis 2014. Puis la route du Portage est niveau 2 du MTQ, puis elle appartient en partie, quand qu'il y a eu l'expropriation pour faire la route 132, le MTQ ont exproprié 200 mètres à aller jusqu'au ruisseau du Portage où est-ce qu'il y a un mur de soutènement. Puis depuis 2014, toute cette partie là avec des cours d'eau, c'est tout laissé à l'abandon.

Je vous ai mis une autre vidéo d'ailleurs, de maintenant, qu'est-ce que ça ressemble. Puis à chaque année, ça amplifie, l'érosion, puis c'est pas dit que ça pourrait réarriver, que le ruisseau du Portage dérive de son cours puisque ça a jamais été retravaillé, malgré les ingénieurs qui ont suggéré de travailler ça. Je sais pas si vous avez la vidéo, l'autre vidéo?

Antoine Morissette

Bien, je peux, si vous voulez la présenter, je vous le réitère, vous pouvez le faire sans problème, mais je dois aussi vous souligner que nous avons reçu votre mémoire et votre support visuel. Nous avons accès à tous ces documents-là. On va les... on les a consultés attentivement, donc effectivement les vidéos que vous nous partagez et que vous parlez, on les a déjà consultées. Et également, je dois vous informer que tout ça sera rendu public aussi sur le site du BAPE. Après votre présentation ce soir, toute la documentation que vous avez fournie au BAPE est maintenant... sera rendue publique. Donc tout le monde peut y avoir accès, autant au support visuel, autant aux liens qui seront cliquables, que les gens puissent consulter les vidéos dont vous parlez, puis les voir peut-être même avec le son là, parce que dans le premier vidéo effectivement, il manquait le son, mais on imaginait bien le son de l'eau qui coule dans la vidéo que vous nous avez partagée. Mais si vous voulez, je peux échanger avec vous, on peut... je peux vous poser quelques questions ou sinon vous continuez avec la suite de votre support visuel, c'est vous qui décidez.

Maxime Esther Bouchard

Je pense que j'aimerais ça que vous me posiez des questions puis je suis... merci de m'écouter, en tout cas.

Antoine Morissette

Ça fait plaisir.

Maxime Esther Bouchard

C'est ébranlant parce que je suis là-dedans depuis très... trop longtemps.

Antoine Morissette

Parfait. Je vous comprends.

Maxime Esther Bouchard

J'espère que les élus du Québec vont nous entendre.

Antoine Morissette

Je vous comprends puis sachez que tout est public. On est en direct actuellement, les gens peuvent nous suivre sur le site Web du BAPE, donc ils entendent tous vos propos, ceux qui sont sur le site Web puis qui sont connectés à la séance de ce soir, ils vous entendent, ils vous écoutent. Moi j'avais une question. J'en ai quelques-unes, mais je vais commencer avec une question pour un peu, je dirais mettre la table. Vous nous avez présenté la route du Portage qui a été effondrée. Là, vous parliez de la tempête Arthur de 2014, j'aimerais savoir si dans vos souvenirs ou dans votre connaissance des lieux, est-ce que les aléas côtiers affectent la vraie route du Portage? Est-ce que dans certains cas vous avez vu des événements? Puis si oui, comment ça s'est passé? Est-ce que vous pouvez nous partager un peu par rapport à tout ce qui concerne les aléas côtiers, donc que ce soit des vagues importantes, des inondations de la mer ou autres?

Maxime Esther Bouchard

Et bien, moi j'habite temps plein ce secteur, malgré que j'ai été à l'école petite fille, j'ai acheté la partie de terre que j'habite au début 2000. Je suis installée depuis le 1^{er} avril 2005. Alors, depuis toutes ces années, on n'a pas beaucoup de journalistes en Haute-Gaspésie. Alors, je m'improvise souvent journaliste amateur. Et je veux m'en venir que oui, cette partie de route, il y a eu souvent des bris avec même les tuyaux qui passent, qui partent de la route du Portage, du ruisseau du Portage, qui passent sous la 132, puis qui se déversent dans le fleuve Saint-Laurent. Alors cet endroit particulier, j'ai d'ailleurs documenté, j'ai déjà partagé ça à surveillance côtière, ça, c'est l'UQAR, en collaboration avec l'UQAR, avec Ouranos. Puis parce que je suis beaucoup tous ces travaux-là, de Ouranos puis de l'UQAR avec les rapports Bernatchez, puis je sais que dans mon secteur précis, ça fait au-dessus de... bien 2010, il y a eu une grosse catastrophe, que j'ai toutes les photos, les vidéos, la route a été bloquée.

C'est de ça tantôt que je parlais que les enfants de Marsoui, les parents étaient très heureux de voir leurs enfants pouvoir revenir à la maison parce que la route du Portage, justement, elle a accommodé plein de gens pour faire le contournement, pour apporter les enfants à La Martre, par exemple, en 2010. Ça, c'est une grosse tempête. Je me rappelle plus de son nom, mais j'ai toutes les images. Puis, j'avais tout documenté ça. Ensuite, il y a eu la catastrophe Arthur. Arthur, ça a fait ce que ça a fait là, mais je veux dire, entre La Martre et Marsoui, il y a des travaux récurrents. Ça fait au-dessus de je sais pas combien de millions qu'ils mettent... j'avais documenté pour la Haute-Gaspésie au-dessus de 50 millions. Je pourrais pas vous dire comment qu'il y en a eu de millions juste pour la partie entre Marsoui et La Martre, mais je sais qu'il y a eu plus qu'une tempête. Je les ai toutes les documentées, puis après ça on a eu, comment ça s'appelle... Fiona. Fiona, ça a été moins pire. Les plus grosses tempêtes, ça a été 2010 et 2014. Puis oui, souvent l'hiver, l'eau elle monte ici puis ils ferment souvent les chemins à La Martre ou à Marsoui. Fait qu'on peut plus passer. On a même déjà été enclavé à La Martre

à cause qu'il y avait des débordements sur le long de la 132. Puis j'offre souvent mes vidéos, puis mes photos à... comment ça s'appelle là? Météo-Média là, parce qu'eux autres souvent ils veulent mes images. Fait que je documente ça personnellement, oui. Fait que ça arrive souvent.

Antoine Morissette

Parfait.

Maxime Esther Bouchard

Puis surtout ici là (inaudible), je peux pas vous dire combien de fois qu'ils ont travaillé au pied de la Pince Farine, bien Portage, la vraie route du Portage. Je les ai vus pratiquement chaque année. Ils sont tout le temps rendus ici. J'ai déjà pensé qu'ils allaient refaire le chemin parce qu'ils ont travaillé au pied du chemin. Les matériaux sont encore là d'ailleurs. Fait que j'ai déjà pensé qu'ils remontaient le chemin. Mais c'était juste un assemblage, je vous ai mis une photo.

Antoine Morissette

Oui, oui, oui.

Maxime Esther Bouchard

Une photo de ça.

Antoine Morissette

On a vu la photo effectivement. Écoutez, je vais peut-être vous ramener à la tempête Arthur parce que ça semble... c'est la tempête en fait selon votre témoignage qui a complètement détruit la route, la vraie route du Portage. Si ma mémoire est bonne, Arthur, en 2014, c'était au début juillet, c'était une tempête de pluie importante. Quand on prend la vraie route du Portage, puis on arrive juste un petit peu en haut de la route du Portage, le ruisseau dont vous parlez, qui s'appelle le ruisseau du Portage, si on remonte ce petit ruisseau-là, il y a comme un espèce de barrage qui retient un lac. Est-ce qu'il y a eu des éléments pendant la tempête Arthur qui sont allés, qui ont... en fait, je dirais, est-ce que la pluie a occasionné des dommages aussi au barrage qui est un peu plus haut quand on reprend le petit ruisseau puis on le remonte?

Maxime Esther Bouchard

En allant au ruisseau pour aller au lac, le lac est à l'ouest.

Antoine Morissette

Oui.

Maxime Esther Bouchard

Il est pas vraiment connecté, c'est plutôt une décharge qui décharge dans le ruisseau du Portage.

Antoine Morissette

Oui, c'est ça, exact.

Maxime Esther Bouchard

Le lac, il y a eu aucun... le lac a jamais débordé, non, justement. Le lac a jamais été en cause.

Antoine Morissette

Parfait.

Maxime Esther Bouchard

C'est vraiment les travaux illégaux en 2009 qui ont brisé l'infrastructure de la route du Portage. Les tuyaux sont encore là, il y en reste (inaudible) visibles.

Antoine Morissette

Oui.

Maxime Esther Bouchard

Mais je veux dire, c'est intégral. Les travaux qu'ils ont faits, c'est non conforme.

Antoine Morissette

Bien, c'était ma prochaine question justement. Donc s'il y a pas eu d'effets par rapport au lac, donc toute la pluie de cette tempête-là a pas... le ponceau qui était en haut pour faire passer l'eau sous la route, la vraie route du Portage, c'est ce ponceau-là qui a été arraché finalement puis qui a pas pu, si je comprends bien là?

Maxime Esther Bouchard

Même pas, monsieur. Non, c'est même pas ça. On a le ruisseau du Portage, ici il y a les tuyaux, les tuyaux sont là.

Antoine Morissette

Oui.

Maxime Esther Bouchard

Quand ils ont fait les travaux illégaux là, ils ont arraché un flanc de cap, ça c'est le ministère de l'Environnement, la Faune, ont fait des rapports de ça, et la SQ, et bien ils ont arraché le flanc de cap dans le fond on pourrait dire, à côté du ruisseau, ils sont allés jouer, affaiblir un flanc, l'eau, elle a passé là.

Antoine Morissette

Parfait, c'est très clair.

Maxime Esther Bouchard

Dans le fond là (inaudible) même pas arraché, les tuyaux là, le mur de soutènement sont encore là, fragilisés. Ils sont toujours, ils tiennent toujours le coup. Mais ça, c'est pas la Municipalité qui ont créé le mur du soutènement, c'est le MTQ. C'est un travail d'infrastructure du ministère des Transports du Québec. C'est pour ça d'ailleurs qu'ils sont propriétaires jusqu'à 200 mètres.

Quand ils ont délégué le pouvoir aux municipalités en 93, ils ont donné une subvention à la Municipalité pour entretenir les infrastructures, ce qu'ils ont pas fait, ce qu'ils ont négligé, puis ce qu'ils ont fait sans ingénieur.

Antoine Morissette

Merci, c'est...

Maxime Esther Bouchard

Alors l'eau non, elle est pas passée par les tuyaux, elle est passée par la terre!

Antoine Morissette

Bien oui, j'ai très bien compris. Merci, c'est très clair.

Maxime Esther Bouchard

C'est encore visible là.

Antoine Morissette

Oui, oui. J'ai très bien compris, madame Bouchard. C'est très clair. Merci beaucoup pour cette précision. J'aurais une dernière question pour vous. Vous avez parlé de l'utilisation de la vraie route du Portage pour faire le contournement finalement de la 132 entre Marsoui et La Martre. Donc, si cette voie-là n'est plus accessible, si on peut plus emprunter la vraie route du Portage, comment ça fonctionne aujourd'hui en cas de bris de la 132? Est-ce que vous avez été témoin? Est-ce que vous avez vu comment le contournement peut se faire maintenant?

Maxime Esther Bouchard

Bien là, il y a plus de contournement par ici parce que admettons que ça arriverait qu'il y ait un problème par ici, souvent, ça arrive entre Sainte-Marthe puis la route du Portage. Fait que ça veut dire que c'est toujours accessible par l'autre partie de la route 132. Bien moi j'ai déjà vu, oui, des aléas côtiers depuis 2014 qu'il y a eu problématique. Bien les gens ils se sont arrêtés au village maintenant, ce qui était pas le cas avant. Parce qu'on pouvait justement, oui, ils faisaient le contournement, c'était... exactement. Je vous entends plus, je vous entends pas.

Antoine Morissette

C'est moi, c'est le micro qui était fermé, je m'en excuse. Donc, ils rentrent par le village de La Martre, puis effectivement, ils vont chercher la route de contournement en haut pour se rendre à Marsoui.

Maxime Esther Bouchard

Oui, bien c'est parce que dans le fond, ce chemin-là, parce que je sais qu'on parle aussi pour le futur. On est en train de travailler sur le gros projet décennal pour un futur meilleur. Quand que je vous dis que la toponymie est pas bonne, c'est comme, la route du Portage et l'ancienne route 6 de la carte tantôt que je vous ai montrée, c'est parce que je me mets là parce qu'elle est ici, la route 6 là, si vous voyez les cartes qui sont comme trafiquées avec l'informatique depuis 2014, c'est comme si la route du Portage, elle descend, elle s'en va vers le village, qui

est l'ancienne route 6. Mais dans la réalité, sur le terrain, l'ancienne route 6, elle se rend à Marsoui. Fait que ça serait pas négligeable, même, parce qu'on parle d'évolution puis de développer les villages, aussi en collabora... Puis moi, je suis un site touristique. Fait que là, puis c'est pas juste moi, que je suis un site touristique, mais en voulant dire le tourisme, c'est important aussi pour le développement de la Gaspésie. Puis ça, le long du littoral est beau à développer, mais la route, l'ancienne route 6, s'il arrivait de quoi sur la 132, on peut se rendre jusqu'à Marsoui par l'ancienne route 6.

Antoine Morissette

Oui. Tout à fait. C'est très clair.

Maxime Esther Bouchard

Si vous allez voir la vraie carte cadastrale, pas la nouvelle affaire qui arrive que j'essaie de... parce que ça, moi ça, c'est comme si ça m'a brisée carrément.

Antoine Morissette

Je comprends, bien écoutez...

Maxime Esther Bouchard

La route du Portage...

Antoine Morissette

Écoutez, madame...

Maxime Esther Bouchard

... ça s'est effondré avec moi.

Antoine Morissette

Écoutez, madame Bouchard, madame Bouchard, merci beaucoup de votre partage. Merci surtout des clarifications que vous nous avez partagées, puis de votre opinion aussi que vous avez partagée avec la commission d'enquête, c'est très apprécié. Donc je vous remercie beaucoup, tout a bien fonctionné donc c'est une excellente nouvelle, on s'est bien entendu, tout a été bien, vous avez pu être vue et entendue de tous et toutes, donc c'est une excellente nouvelle pour vous. Je vous remercie beaucoup puis je vous souhaite une belle fin de soirée.

Maxime Esther Bouchard

Je vous remercie puis en espérant que nos élus du Québec, ils vont avoir écouté mon message, mon cri du cœur. J'ai hâte de lire vos recommandations.

Antoine Morissette

Parfait.

Maxime Esther Bouchard

Merci.

Antoine Morissette

Bonne fin de soirée, madame Bouchard.

Maxime Esther Bouchard

Bonne fin de soirée. Merci.

Joël Marquis, opinion citoyenne (DM3)

Antoine Morissette

Donc, on va revenir en salle maintenant pour une prochaine intervention. Prochain intervenant, il s'agit de monsieur Joël Marquis. Donc, monsieur Marquis, vous pouvez vous approcher tranquillement, pas vite. Venir vous installer confortablement à la table en avant. Bonjour, monsieur Marquis. Ça fait plaisir de vous revoir.

Joël Marquis

Bonsoir.

Antoine Morissette

Bien écoutez, on est là pour vous écouter, je comprends.

Joël Marquis

Mettons que je vous ramène une base vraiment basique.

Antoine Morissette

C'est correct, vous pouvez prendre un verre d'eau si vous voulez aussi pour faire passer tout ça, il y a pas de problème. Prenez votre temps. On a tout le temps avec vous quand vous serez prêt, vous pouvez nous partager ce que vous voulez nous partager. Et sachez, puis je le dis, pour vous laisser le temps de prendre une gorgée d'eau, on a reçu votre mémoire, on reçu votre document, on l'a lu attentivement, donc là vous venez partager ce soir avec vous le résumé du mémoire puis ensuite on aura peut-être une ou deux questions pour vous.

Joël Marquis

OK. Bon. Joël Marquis. J'ai à mon actif 6 mémoires auprès du BAPE depuis 2003 avec l'histoire du LET à Matane. Mes mémoires ont toujours été reliés à la gestion de matières résiduelles. Mais d'un autre côté, puis depuis le temps, j'ai pris goût au BAPE. Puis à la minute que j'ai connaissance d'une commission du BAPE qui s'installe dans la région, c'est un devoir de participer. Mais je me rends compte, après avoir lu mes mémoires, ça revient toujours à la question de la gestion de matières résiduelles. Ça fait que lorsque je me suis engagé dans cette commission-là, en avril, lorsqu'ils nous ont présenté le projet à l'université à Rimouski, j'ai dit

gestion de matières résiduelles, ouf, ça va être un chantier. Mais j'étais pas, je veux dire, j'ai différents documents qui m'ont tombés du ciel, pouf, pouf, puis j'ai réussi à créer ce que j'ai là.

Fait que, effectivement, on commence avec l'ONU, qui nous raconte depuis une dizaine d'années que le sable est en péril. Sur la planète, aussi grand qu'on est, on manque de sable. Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'au point de vue atomique, la structure nécessaire pour un sable de construction, d'infrastructure, ce grain de sable-là est en pénurie. D'où l'alerte que l'ONU appelle. Puis, à cette occasion-là, lorsque le promoteur, le ministère des Transports a évoqué les sédiments, hey tabarnouche je l'ai. Fait que j'ai pu glisser mon document de l'ONU là-dessus. Cependant, à l'opposé, tout en lisant le document de l'ONU, j'ai découvert le document des Américains qui est en anglais, je pourrais pas vous le dire le titre. L'Institut d'études géologiques des États-Unis, USGS. Eux disent oui, d'accord pour le remplissage de plages à même les sédiments marins. Sauf que faut tenir compte du fait que si tu prends les sédiments à une place, tu peux affecter les sédiments qui sont juste à côté, à une couple de kilomètres.

Un peu comme le premier monsieur disait. Les différentes régions qui sont reliées entre elles. Mais ils ont dit, c'est possible d'avoir les données, de suivre le mouvement des dépôts marins et de dire OK, on est capable d'en prendre une partie ici, une partie ici, de gérer un peu les différents dépôts marins, et même qu'ils suggéraient d'alterner dépôts marins, dépôts terrestres. Fait que là tout le monde se dit dépôts terrestres, youpi, mais tout en revenant à la question des gestions de matières résiduelles, pour moi, tout extrant continental est une matière résiduelle à gérer. Alors, du moment qu'il y a une infrastructure d'une certaine taille, je me dis, écoute, le ministère des Transports parlait de millions de tonnes de matière à mettre pour remplissage de berges. Si un chantier, comme le projet Le Phare qui va avoir à Rimouski, deux niveaux, ils vont avoir sorti plusieurs tonnes de là. Du moment où ce que les paramètres physico-chimiques sont acceptables, moi j'ai dit youpi on va faire un remplissage de plage dans une distance relativement normale, plutôt que d'envoyer ça quelque part dans un fin fond de champ pour remplir un trou, une crevasse qui a un rôle à jouer. Puis de l'autre côté, je me disais, OK, mettons qu'on oublie les sédiments marins, on va chercher des millions de tonnes dans une carrière terrestre.

Bon, OK. Mais là, moi, est-ce que je veux voir une carrière, je vois le front, le front qui recule tout le temps, et en haut de la carrière, je vois les cervidés pis les orignaux, puis actuellement on parle des cervidés, des orignaux qui ont plus de forêts, que leur territoire réduit continuellement. Là j'ai dit bon, si je vais chercher 10 millions de tonnes de gravel au pit de sable, mon orignal en haut, il vient encore de perdre un maudit kilomètre de territoire. Ça fait qu'au travers de ça... je reviens, j'ai parlé du projet de Le Phare à Rimouski, qui encore hier on voyait des prises de vue avec zoom, avec un zoom, en tout cas, drone, ils figuraient la hauteur, mais moi j'ai regardé la hauteur en profondeur moi là. Il y a deux niveaux, le stock doit sortir de là. Mais ça, ça serait important qu'on se contente pas de les laisser aller à gauche à droite. Ça c'est pour Rimouski, je pars de la plage dans la région de Rimouski-Bic-Sainte-Flavie, à Matane, on a un gros chantier qui s'en vient nous autres là, 27-37.

Pour l'instant, on parle du port dans... le quai, la partie structurelle du quai commercial de Matane, qui doit être excavé et sera expédié vers le large. Encore là, je dis, il y a-tu quelqu'un qui peut se parler? Le fédéral, le municipal, le régional? Parce que le ministère des Transports

disait, s'il y a des projets locaux qui peuvent être faits en même temps qu'un projet du MTQ, on peut se parler. Bien là je dis, port de Matane, fédéral, provincial, municipalité de Matane, parlez-vous. Les millions de tonnes qui vont sortir de là, utilisez-les à des fins côtières parce que pour aller au large, ça veut dire que les paramètres physico-chimiques sont clairs, sont propres, la matière est saine. Fait que, s'il vous plaît, limitez-vous pas à dire on garroche ça au large. Regardez s'il y a pas un remplissage de plage à faire quelque part puis alignez ça là.

Déjà, à Matane-sur-Mer, je sais pas qu'est-ce qui va se jongler de ce côté-là, mais présentement, ils sont à vider la partie résidentielle côté nord de la route à Matane-sur-Mer. Je sais pas s'ils ont l'intention de rehausser la plage. Tu sors du quai, tu tombes ça là. Wow! Moi, pour moi, ça va... ça coule de source. C'est à peu près ça ce que j'ai évoqué dans mon mémoire. Mon texte comme tel dure à peu près six pages, mais j'ai comme mes trois annexes durent vingt pages. Le document anglais américain, je l'ai traduit en français à l'aide de Translate Google. Fait que s'il y a un vocabulaire qui accroche, c'est peut-être... c'est pas moi. Fait que c'est ça.

Linda St-Michel

Merci, Monsieur Marquis, pour votre mémoire. Merci aussi de vous être déplacé ce soir. J'avais une petite question, vous êtes du coin de Rimouski, Matane?

Joël Marquis

De Matane.

Linda St-Michel

Vous êtes à Matane. Est-ce que vous avez vu, soit récemment ou dans les années passées justement, des recharges de plage de sable dans le coin de Matane?

Joël Marquis

Non, les seules que j'ai vues, c'est à Sainte-Flavie, ici.

Linda St-Michel

À Sainte-Flavie. Puis le sable à ce moment-là qui pourrait être repris pour faire des recharges de plage, est-ce que vous... savez-vous de quelle région, de quel secteur il venait ou de quelle provenance?

Joël Marquis

Non. Là-dessus, j'ai juste vu les camions se promener. Ce que le maire de Matane m'évoquait, question de pas trop affecter la faune, ils « spottent » différentes carrières pour essayer de répartir également l'origine du matériel.

Linda St-Michel

Alors, des recharges de plage de sable en soi, est-ce que vous trouvez que c'est une bonne solution pour, comme type d'ouvrage pour essayer de restreindre un peu les aléas côtiers, l'érosion côtière?

Joël Marquis

Bien je peux donner l'exemple de nos cousins français. En Europe, il y a un projet actuellement en cours, puis eux autres, justement, vont chercher leur stock au large. Les (inaudible) au large, c'est des pompes de balayeuse, c'est une balayeuse, pis il y a des tuyaux qui mènent ça à la terre. À Matane, en... voilà une quinzaine d'années, ils ont dragué la marina, et c'était une balayeuse. Ils ont installé la machine à l'eau, pis t'avais des tubes qui amenaient ça sur la plage, ils ont simulé des bassins de décantation pour garder les risques à terre. Puis l'eau a coulé au fleuve. Fait que ce genre d'opération de sédiments marins, c'est ce que je perçois.

Linda St-Michel

Est-ce que ce serait possible de l'appliquer, selon vous?

Joël Marquis

Je pense que oui. À l'exemple de ce que la France font, je pense que oui. D'abord vous l'avez vu dans le mémoire.

Linda St-Michel

Oui, on a pris connaissance. Je vous remercie, monsieur Marquis. Je sais pas si mes collègues ont d'autres questions. Merci beaucoup.

Antoine Morissette

Monsieur Marquis, on a encore un peu de temps, si vous permettez. Je veux vous parler. Vous évoquiez l'idée d'essayer que les gens se parlent, on va dire ça comme ça, que quand il y a un projet par exemple de dragage dans un quai, que ça se fasse en même temps que des projets de recharge de plages, par exemple. Ça, c'est la solution idéale que vous proposez. Comment on essaie le plus possible de fonctionner en parallèle selon vous parce que vous comprendrez que ce que j'essaie de voir c'est, si on a à faire des recharges de plages, il faut faire en même temps du dragage. Vous comprenez que l'un va avec l'autre, mais ça peut pas toujours être au même moment. Donc, est-ce qu'il y a d'autres alternatives de sédiments qu'on pourrait aller chercher, puis là pas les gravières, pas les sablières, ça j'ai compris que c'est pas acceptable selon vous parce que ça a des effets trop importants sur... chevreuils au autres.

Joël Marquis

...Dans ce contexte de cette audience, le ministère des Transports 27-37, le quai de Matane 27-37, ça tapait dedans. Le projet du Phare, aussi ça va rentrer dedans, ça fait qu'au mois présent, j'ai dit youppi, c'est boule de neige. Autrement, comme le participant précédent disait, va falloir se parler et puis essayer de se coordonner. Je pense que c'est possible parce que dans la présentation au mois d'avril, le ministère des Transports l'a évoqué, si les municipalités puis nous autres on est capable de se coordonner, youppi, on l'évoque déjà, fait que déjà on a dans l'idée de se parler.

Antoine Morissette

Puis, justement, dans cette discussion-là, parce que là, bon, évidemment, il y a des intervenants un peu obligés, là, les gens qui s'occupent de faire le dragage, ceux qui s'occupent de faire les

recharges, mais quelle place faites-vous aux citoyens comme vous, par exemple? Est-ce que ce serait... juste peut-être nous partager comment vous envisagez... Est-ce que c'est une discussion plus large aussi? Les citoyens y participent? Est-ce qu'on se fait une assemblée de cuisine, par exemple?

Joël Marquis

C'est délicat parce que les citoyens du commun du mortel ont beaucoup la fibre, comment dire, douce, le moins d'impact possible. Voilà bon... la Falaise, je sais pas si vous connaissez un peu la région, La Falaise sur le long du gouverneur à Matane. Pendant une dizaine d'années, on a planté de l'élyme des sables, de l'herbe. Pas sûr, pas sûr ce que ça a... de la conclusion. Certains citoyens qui sont un peu plus *fancy*, comment on dit... délicats quoi, ce que je veux dire, vont dire, oh non, de l'élyme des sables, pis faut faire ça beau, puis joli, puis pas sûr, pas sûr. Quand on parle des courants marins, pis tout ça, ah... Les citoyens, je suis pas sûr qu'ils sont tous habilités à jouer dans ce genre d'échanges là.

Antoine Morissette

OK. Je comprends. Puis vous avez parlé à quelques reprises de la recharge de plage qui a été faite pas tellement loin ici à Sainte-Flavie. Comment vous trouvez ça?

Joël Marquis

Moi, personnellement, j'ai aucun problème avec. Je veux dire, j'ai été élevé dans un modèle que l'apparence future a pas d'importance. Si un tas de roches là fait l'affaire, désolé, il fait l'affaire. Regardons les Inuits avec leur tas de roches, puis c'est, en quelque part, c'est insignifiant, mais il est tellement éloquent, ce tas de roches là, son orientation, c'est... On regarde juste sur les montagnes du Gîte du Mont-Albert, il y a des tas de roches qui ont été faits là. C'est clairement une figurine. (inaudible). C'est un tas de roches. Au même titre que le tas de terre qu'il y a à Sainte-Flavie. Mais comme je disais tantôt, certains citoyens, ça va les heurter. Moi, j'ai pas de problème avec ça.

Antoine Morissette

Donc, la valeur de la beauté, du paysage, l'esthétique et tout ça, c'est moins important pour vous. C'est pas l'élément principal. Donc, c'est plus l'efficacité de la mesure que la beauté si je comprends bien ce que vous dites.

Joël Marquis

Oui.

Antoine Morissette

Donc ce qui a été fait à Sainte-Flavie, l'important pour vous, c'est que ce soit... c'est que ça résiste et que ça fonctionne.

Joël Marquis

Bien c'est qu'à un moment donné, je veux dire, prenons une débâcle printanière, la mer qui arrive avec les glaces, ça se charge. Si tu as un 12 pieds de terre, 10 pieds d'épaisseur qui...

c'est tout ce qu'il y a autour de la glace, tu vas être content que ce soit là. La personne de l'élyme des sables puis tout ça, j'aimerais la confronter, là.

Antoine Morissette

Je comprends. Je comprends, c'est très clair. Merci de ces précisions. Merci d'être venu nous voir, de vous être déplacé. Ma collègue vous l'a mentionné, c'est très apprécié que vous soyez ici devant la commission. Donc, merci de votre partage puis je vous souhaite une belle fin de soirée, monsieur Marquis.

Joël Marquis

Merci.

Antoine Morissette

Merci beaucoup, monsieur Marquis.

Alexandre Richard, opinion citoyenne (DM13 et DM13.1)

Antoine Morissette

On va passer à une prochaine intervention, prochaine intervention de monsieur Alexandre Richard, qui est également parmi nous, donc je l'invite à se déplacer, à venir s'installer également à l'avant. On a des verres, on a de l'eau si vous voulez vous servir. Donc bonsoir, monsieur Richard, bienvenue. Prenez tout le temps de vous installer, on est avec vous. Quand vous serez prêt, vous irez, on vous écoute. Moi aussi je vais me servir de l'eau, je vais en profiter.

Alexandre Richard

Bonsoir. Vraiment content d'être ici. C'est quand même une belle opportunité d'avoir une équipe pour analyser un projet d'une telle ampleur. Donc, je vais vous faire un résumé. Je sais pas si vous pouvez afficher la présentation que je vous ai transmise.

Antoine Morissette

Tout à fait, effectivement, vous aviez un support visuel. On en a pris connaissance. Vous savez que ça se fait à distance, peut-être juste quand vous êtes prêt à changer les diapos, simplement le nommer au micro. Si vous voulez revenir en arrière, bref, donnez les indications au micro puis il y a quelqu'un...

Alexandre Richard

C'est parfait. Vous pouvez passer à la prochaine diapositive. Donc ici, je parle en fait des objectifs environnementaux qui ont pas été pris en compte lors de l'élaboration du programme. Ici, je fais référence en fait à la directive du Ministère. Donc, il y a un point important que j'ai souligné dans cette diapositive-là, c'est que le terme environnement doit être pris au sens large, puis que les objectifs doivent permettre de protéger ou d'améliorer l'état de l'environnement. Ici, à droite, j'ai fait une petite modification. Je crois que, à mon avis, les objectifs devraient

permettre de protéger et d'améliorer en fait l'état de l'environnement. Donc, c'est une proposition d'amélioration que je fais là. Puis, en gros, j'ai pas vraiment eu le... j'ai passé à travers, il y a beaucoup, beaucoup de documents à lire pour ce projet-là puis, je vous avoue que j'ai pas suivi tout.

Mais quels sont les critères de protection? Puis quels sont les critères d'amélioration de l'état de l'environnement. Moi de mon côté, il y a deux points que j'ai mis dans mon rapport qui sont vraiment importants pour moi. Ça se trouve à être les objectifs de décarbonation 2050. Quand on parle de décarbonation, on parle aussi, le terme est peut-être un peu mal choisi, mais on parle aussi d'une carbonation juste. Carboner, décarboner, on va toujours générer du carbone, on va toujours faire de la combustion, on va toujours extraire des ressources, mais est-ce que ça concorde avec les objectifs qu'on a? C'est ça que je me dis qui a pas été intégré dans ce projet-là. Donc, on parle d'une décarbonation pour 2050. Donc, on va rester dans ce vocabulaire-là parce que je pense que c'est le vocabulaire qui est généralisé, mais, si on arrive à un objectif d'être décarboné pour 2050, ma question de fond c'est est-ce que cette route là, telle qu'elle est construite présentement, pourra servir en 2050 pour des usages décarbonés? C'est ça ma question de fond. C'est là que je remets en question un plan décennal pour le ramener vers un plan à plus long terme qui couvrirait les sept prochaines générations que j'estime à environ 100 ans.

Peut-être qu'on pourra s'entendre plus tard sur qu'est-ce que sept générations, mais bon, disons qu'une centaine d'années, je crois qu'un plan 100 ans devrait être fait avant de déposer un plan décennal. C'est totalement précipité. C'est mon avis. Donc, en parallèle de cette question-là, en bas j'ai écrit le maintien de la configuration de la route et de l'usage actuel permettront-ils de protéger et d'améliorer l'état de l'environnement? C'est la grande question. Puis les méthodes, est-ce que c'est corrélé avec présentement, il y a un plan de gestion intégrée des ressources énergétiques qui est en cours d'élaboration. Puis ça, ça fait partie intégrante de ce projet-là. Parce que la route, elle va avoir... la route en tant que telle, elle nécessite une quantité astronomique d'énergie lors de la construction, de la réflexion, puis en plus tout au long de sa durée de vie lors de l'entretien, et surtout aussi, tous les véhicules qui sont utilisés pour cette route-là, ils consomment extrêmement beaucoup d'énergie sur toute la durée de vie utile de la route. Donc c'est sûr qu'il faut faire un plan 100 ans avant d'aller de l'avant avec ce projet-là. Puis en parallèle, plus au niveau local, il y a des plans climat aussi qui devraient être déposés ou qui sont entamés. Est-ce que ça concorde avec tous ces plans climat là sur tout ce vaste grand réseau. C'est toute une question. J'ai pas pu analyser ça. Ça, c'est sûr et certain.

Je vais passer à la prochaine diapositive. La route est un vecteur d'impacts cumulatifs. Il y a un nécessaire arrimage avec la vision zéro mort, zéro blessé grave sur les routes. Pas plus tard que tantôt, j'ai entendu à Radio-Canada, il a eu 50% des constats pour grand excès de vitesse qui ont eu lieu sur la route 132 justement. On parle de cette route-là. En 2015, sur quatre grandes routes de la région, il y a eu 88 constats pour grand excès de vitesse. Puis en 2025, il y en a eu 170. Donc ça a plus que doublé en 10 ans. Donc vous voyez que là, ce que je remets en question, c'est la structure même de la route. Moi, à mon avis, une route qui est trop large du type Américaine, qui laisse passer des gros camions poids lourds, qui croisent des plus petits véhicules, c'est extrêmement dangereux. Il y a 400 morts par année sur les routes au Québec, puis je crois sincèrement qu'on devrait créer des infrastructures qui évitent qu'il y ait des morts

et des blessés graves. J'ai pas parlé des blessées graves, j'ai pas les chiffres, mais c'est... il y en a beaucoup plus que le nombre de morts. Puis ça, ça a des coûts très importants.

Donc, à mon avis, c'est la route, c'est la conception de la route qui crée ces impacts environnementaux là cumulatifs sur l'ensemble du cycle de vie de cette route-là. Donc, la route structure l'utilisation systémique des prothèses motorisées aussi, on n'a pas de... on est tous pareils. Je suis venu ici, j'ai utilisé une prothèse motorisée, j'avais pas vraiment d'autres moyens de pouvoir me rendre dans un délai qui était raisonnable. Donc, j'utilise la route, c'est systémique, il y a rien d'autre, il y a pas d'autres... mais dans 100 ans, est-ce que c'est encore ça qu'on va faire? C'est ça la grande question. Donc, les impacts cumulatifs liés aux servitudes de distribution d'énergie et de télécommunication, ainsi que de surconsommation des ressources fossiles, présentement, on utilise des ressources fossiles en grande partie sur les routes, ça se cumule, tout ça. Puis le vecteur principal, sincèrement, je pense que c'est quand on ouvre la route. On abat les arbres, on crée une route, puis là, c'est parti. On met les infrastructures de communication, on met les infrastructures d'électricité, on apporte des infrastructures de produits pétroliers raffinés et on surconsomme en utilisant principalement la route comme voie d'accès. Donc, en gros, c'est ça.

Je vais passer à la prochaine diapositive, s'il vous plaît. Je recommande pas d'autorisation de ce projet-là tel que proposé, donc je recommande de réaliser un programme équitable basé sur le principe de subsidiarité qui intègre une plage temporelle raisonnée équivalente à sept générations, j'ai déjà expliqué, prévoir au préalable une détermination des solutions de rechange qui incluent les différents modes de locomotion et de transport plus doux. Donc ici, je remets en question la pertinence des standards routiers. Donc, on peut parler par exemple, je sais que, à l'époque, il y avait du cabotage en utilisant le fleuve. Il y avait aussi probablement moins de surutilisation de véhicules lourds pour transporter tout ce qui vient du port, probablement de Contre-Cœur ou de Montréal ou probablement qu'il y a un autre port aussi dans le coin. Tout ça, ça passe par le fleuve, ça crée en fait une dynamique de surconsommation, autant par le fleuve que par la route. Mais je crois sincèrement que la route, on a beaucoup beaucoup étendu nos impacts en fait humains à cause des routes. Donc c'est ça que je remets en cause. Puis je suis vraiment conscient aussi que on peut pas demain matin enlever la route. C'est juste que peut-être que si on veut refaire cette infrastructure-là, bien peut-être il faut penser à comment on va l'utiliser dans le futur.

Prochaine diapositive, s'il vous plaît. Donc, je vous invite à réviser, là, ça a tellement bien tombé. Je pense c'est quelques jours avant que je livre le mémoire, je vous invite à lire ce rapport-là. Je vais le déposer, en fait, en référence, ultérieurement, de réviser le rapport de la Vérificatrice générale, en fait. En première partie de l'audience, je crois que l'initiateur a mentionné qu'il se cadrait avec les directives du gouvernement par rapport à l'électrification des transports puis tout ça. Je peux vous dire que, au niveau de l'électrification des transports, on peut pas se mettre la tête dans le sable. C'est pas tout beau, tout frais. Vous allez pouvoir lire ce rapport-là. C'est un exemple ça, de partir en peur puis d'aller trop vite, de pas consulter assez puis de pas surtout prévoir les rendements marginaux décroissants, en fait. Les ressources se tarissent puis c'est important en fait que on tienne compte de ça. L'entretien sur toute la durée de vie. Cette route-là, comment elle va être utilisée et surtout comment elle va être entretenue? C'est quoi les impacts?

Globalement, la route, il y a aussi, on parle de sédiments, tout ce qui est d'actualité présentement dans le domaine des contaminants, ça se trouve à être toutes les particules de pneus et de freins qui, par rapport aux véhicules électriques, deviennent les principaux contaminants par rapport à un véhicule à combustion standard. Donc tout ça, ça se retrouve inévitablement dans le fleuve, puis les infrastructures qui sont très près des cours d'eau, à mon avis, il faut pas laisser, quand on est en surverse, il faut pas laisser les contaminants s'échapper vers le fleuve parce qu'ils sont très près, donc c'est plus facile d'atteindre les milieux côtiers. Donc ça va être important d'envisager des infrastructures qui sont bien conçues, puis peut-être pas surutilisées comme aujourd'hui. C'est ce que je propose. Donc, il faut apprendre des erreurs du passé, remettre constamment en question la pertinence de nos pratiques, ça c'est évident, tenir compte des rendements marginaux décroissants vraiment importants, parce que les prochaines générations auront pas notre chance d'avoir autant de ressources de disponibles. Faut accepter les limites inhérentes aux solutions technocratiques qui ne tiennent pas compte du fardeau de gestion à long terme puis aussi surtout, accepter les limites liées au déploiement de règles contraignantes et de subventions induites dans une société où l'appât du gain est l'une des principales motivations des individus ou des entreprises. Des fois, on a pas à chercher bien loin, on se dit pourquoi ils ont fait ce projet-là? Parce que c'était payant. Peut-être que ce ne sera pas payant pour les prochaines générations, mais à court terme, ça a été payant puis c'était l'objectif. Donc, je vous recommande de lire ce rapport-là puis de mimer les recommandations en fait sur une échelle temporelle de 100 ans. On devrait pouvoir peut-être s'enligner vers quelque chose de mieux.

Dernière diapositive, s'il vous plaît. Donc ici, c'est un extrait justement du rapport en question. C'est dans une optique d'un enjeu de prévention, en fait. Ça indique un aperçu du Fonds de lutte contre les dépendances. Puis, si vous voyez dans le bas, j'ai souligné, on parle de cannabis puis de substances psychoactives qui ont rien à voir avec le projet. Mais par contre, il y a du jeu pathologique et d'autres formes de dépendance. Puis, sincèrement, il faut se poser la question, dans notre économie présentement, il y a des dépendances importantes au pécule et ainsi qu'au pétrole. Donc, c'est deux dépendances importantes que je crois que vous devriez tenir compte lors de votre analyse. Donc... puis il y a des méfaits qui s'y rapportent par rapport à ça. Partout où il y a de l'argent, il y a de l'hommerie, puis on se retrouve avec des infrastructures qui sont en état carrément de décrépitude. Donc, je vous remercie de m'avoir écouté.

Antoine Morissette

Merci, monsieur Richard, de votre résumé.

Alexandre Richard

Juste une petite seconde.

Antoine Morissette

Allez-y.

Alexandre Richard

J'avais-tu un petit peu de temps?

Antoine Morissette

Oui, certainement.

Alexandre Richard

J'ai aussi un petit point.

Antoine Morissette

Je vous redonne la parole avec plaisir.

Alexandre Richard

J'ai pas compté mon temps, mais en fait, c'est un document en fait par rapport à un enjeu important que j'ai pas mentionné dans mon mémoire, mais c'est l'équilibre des moyens. Donc, en gros, le Ministère, il a plein de moyens, il a plein de ressources. Les promoteurs, souvent, ils ont vraiment beaucoup de temps. Puis justement, nous en tant que citoyens ou comme peut-être des organismes à but non lucratif, bien peut-être que ces gens-là ont moins le temps de pouvoir tout scruter comme il faut. Puis, dans un vieux document que probablement vous allez pouvoir retrouver, il y a pas de numéro, ça s'intitule « Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Évaluation environnementale, une vision sociale » qui date de 1995. C'est un document qui a été élagué d'une bibliothèque que j'ai rapatrié. Puis ça l'indique que, je vais juste vous citer un petit moyen, un petit mot par rapport à ça.

Ça explique en fait que, on peut pas s'impliquer autant que l'initiateur, puis qu'il devrait avoir un mécanisme qui nous permet de nous libérer en fait de nos occupations quotidiennes pour se recentrer vers des consultations comme aujourd'hui. Parce que c'est sûr que si on court à 70 heures semaine pour payer notre hypothèque, comment voulez-vous bien que les gens viennent ici ce soir pour pouvoir expliquer c'est quoi qui en est avec tout ce magnifique secteur-là, c'est sûr que je comprends que, comme un peu comme à l'image d'un jury, écoutez, les gens sont nourris pendant le temps qu'ils délibèrent, puis ils se cassent pas la tête pour le reste. Mais c'est ça, c'est comme deux poids, deux mesures par rapport à ça, puis je suis quand même vraiment reconnaissant qu'on puisse être devant vous pour pouvoir en discuter, mais je vous invite à réfléchir à comment vous voulez qu'il y ait une participation citoyenne plus élevée. Peut-être qu'il pourrait avoir des mécanismes pour aider à libérer les obligations des gens, puis il y aurait peut-être beaucoup plus de participation.

Antoine Morissette

Parfait. Merci, monsieur Richard, du complément. Je vais y aller en deux temps, si vous voulez bien. J'ai des petites clarifications assez rapides sur votre présentation puis des éléments issus de votre présentation. Juste pour être sûr de bien comprendre votre propos. À la deuxième diapo, vous évoquez les impacts cumulatifs, vous dites que les routes sont vecteurs d'impacts cumulatifs. Vous avez beaucoup évoqué l'approche zéro blessé, zéro décès, etc. Est-ce que, quand vous parlez d'impacts cumulatifs, c'est les impacts sur la santé humaine ou c'est plus large que ça votre propos?

Alexandre Richard

C'est vraiment tout large possible, puis le plus large possible. Mais la santé humaine, c'est des impacts vraiment qui sont violents puis qui impactent toutes les familles fait que c'est sûr que ça fait partie des impacts prioritaires. En m'en venant ici, j'ai fait un petit test, j'ai fait une petite analyse pour vous donner un exemple. J'ai pris la 132 tout le long, puis j'ai barré ça à 69 km/h, OK. C'est quand même une vitesse qui est raisonnable puis je peux vous dire qu'il y a eu des comportements téméraires à plusieurs reprises. C'est un exemple. La route est systématiquement utilisée à des vitesses qui vont au-delà de la capacité du corps à supporter les chocs lorsqu'il y a un impact, donc c'est une mauvaise conception, tout simplement. Mauvaise conception d'après moi d'une combinaison entre la façon que toutes les courbes... les courbes sont faites pour prendre à grande vitesse alors que si le parcours est plus sinueux, les gens ils peuvent, par exemple, être plus concentrés. C'est comme sur l'autoroute, on peut rouler 160 km/h en ligne droite, puis quand qu'il arrive quelque chose, bien ça peut quand même être grave. Vous voyez ce que je veux dire?

Antoine Morissette

Oui. Tout à fait.

Alexandre Richard

C'est comme la conception, c'est la conception de la route qui est... puis aussi, je pense que c'est une culture. Il y a eu des... plusieurs films cultes pour... que les jeunes ont bien aimé puis on est rendu au 12^e, je pense, puis c'est comme si la vitesse était vraiment digne de succès. Je comprends pas pourquoi qu'on est rendu là, mais quand même, il y a un paquet de critères qui font en sorte que la route est... c'est extrêmement dangereux quand même de rouler sur la route. On prend quand même des risques quand on... il faut quand même le faire, mais j'aimerais, en tout cas, que dans l'avenir, on puisse au moins concevoir pour pouvoir éviter qu'il y ait des morts et des blessés graves.

Antoine Morissette

Mais justement, c'était ma deuxième demande de précision de votre proposition qui est en lien avec cette idée-là d'améliorer la sécurité. Vous parlez de réduire l'emprise de la route. Est-ce que c'est en combinaison avec d'autres mesures aussi peut-être un peu élaboré parce que si c'est seulement réduire l'emprise routière, j'aimerais ça que vous m'expliquiez de quelle façon vous voyez lien avec l'amélioration de la sécurité.

Alexandre Richard

Réduire l'emprise routière, je vais vous donner un exemple, dans mon coin, il y a un endroit justement, je crois que c'est le MTQ qui s'en occupe, mais je suis pas sûr. Mais en fait, la route est très très proche d'une rivière. Puis là, ils ont installé... ils ont mis des bollards pour éviter qu'il y ait... Il y a une voie qui est barrée, puis on vit très bien avec ça. Par contre, on vit très bien avec le fait qu'il y a une lumière et il y a juste une voie. C'est comme un petit pont de juste une voie qui empêche qu'il y ait trop de véhicules qui passent en même temps. Ça évite de surcharger l'infrastructure, par exemple, puis ça évite aussi de, bien là c'est pour gagner du temps, parce qu'on pourra pas comme... je pense qu'on en a parlé un peu tantôt, on pourra

réussir à tout enrocher puis à améliorer partout. C'est sûr et certain. Tout s'effondre en même temps partout au Québec.

Fait que c'est sûr que des fois, peut-être juste réduire la fréquence par exemple de passage, réduire le poids des véhicules, ça aussi c'est super important. Si on fait réduire peut-être le... on va dire augmenter le nombre de personnes dans chaque véhicule, je crois qu'il y a des belles solutions en Gaspésie, j'ai vu qu'il y avait un système d'autopartage là, on pouvait réserver un véhicule pour pouvoir... il y en a un peu partout de ça, mais augmenter le nombre, juste, juste dire on, on incite fortement les gens à être au moins deux dans un véhicule tout le temps. Déjà, on limiterait le nombre de passages de véhicules, puis tranquillement, on pourrait améliorer dans le temps ça. Le poids des véhicules, la vitesse, aussi c'est sûr que l'infrastructure en tant que telle, si elle est plus étroite, ça peut paraître bizarre, mais clairement, on n'a pas le choix. Quand les miroirs frottent, bien on roule moins vite. On veut pas, on veut pas les briser.

Antoine Morissette

Effectivement. C'est une belle image. Merci de nous la partager. Écoutez, je vais aller... Ça c'était les petits éléments de clarification que je voulais aller voir avec vous. J'ai une question peut-être un peu plus globale pour vous. Dans votre mémoire, vous en avez parlé un peu dans la troisième ou quatrième diapositive par rapport au pouvoir démocratique. Vous évoquez que ça devrait être les citoyens et citoyennes qui déterminent le choix des ministères ou du gouvernement plus largement. Comment vous voyez cette participation citoyenne là? Comment les citoyens peuvent aller jusqu'à influencer le choix au sein des ministères, au sein du gouvernement?

Alexandre Richard

Bien déjà en donnant... je crois que le rôle du ministère puis des experts puis de tout, on peut pas... les citoyens peuvent pas tout connaître, mais par contre, juste de donner les bonnes informations puis les faits, autant ce qui est bon qui est moins bon, puis aussi peut-être en faisant peut-être des entités pourraient prendre une revue de littérature des meilleures pratiques dans d'autres pays partout, tout ce qui peut exister, présenter ça aux citoyens puis de laisser du temps pour pouvoir élaborer une solution qui serait la plus... des solutions en fait les plus optimales parce qu'il y en a plusieurs. Mais c'est sûr que, je sais pas ce serait quoi le mécanisme, mais clairement il faut déterminer au moins d'arrêter de travailler juste par projet puis de rassembler, essayer de rassembler tout le monde pour tenter de voir tous les besoins puis en même temps, je comprends que c'est extrêmement complexe. Tant qu'à moi, il faut au moins s'enligner vers une certaine décarbonation, ça c'est sûr et certain, puis une réduction du nombre de morts. Si tout le monde peut s'entendre là-dessus, ça arrivera peut-être pas, mais je pense que pour les morts et les blessés, on a une voie aussi pour réduire notre dépendance au pétrole aussi, si on réduit la fréquence d'utilisation des infrastructures, par exemple. Comment y arriver, là...

Antoine Morissette

Non, non, puis je voulais pas qu'on aille aussi loin, je voulais juste un peu explorer avec vous. J'ai une dernière... un dernier élément, vous l'avez évoqué, vous dites on va chercher les meilleures pratiques, puis on rassemble tout ce beau monde-là ensemble, puis on en discute.

Comment on va chercher tout ce beau monde-là? Comment on encourage? On les regroupe dans des sous-sols d'églises. Bon, là c'est assez simple l'image que je vous donne, mais vous comprenez, j'explore avec vous comment aller chercher les gens, les amener, puis les encourager à échanger?

Alexandre Richard

Peut-être qu'on peut s'inspirer des Premières Nations, il y a toujours de la bonne nourriture ou quand on va dans les... Ça peut peut-être attirer bien des gens, puis même si quelqu'un vient juste pour manger, bien peut-être qu'il va pouvoir être intéressé à entendre. Juste venir ici, on en apprend, les gens viennent, il y a des experts qui viennent parler de leur point d'hydrosédimentation que je connais pas vraiment, mais oui, c'est intéressant, puis c'est sûr qu'il faut rendre ça agréable, puis...

Antoine Morissette

La nourriture, ce serait déjà une belle avenue.

Alexandre Richard

La nourriture pourrait peut-être nous aider.

Antoine Morissette

Parfait.

Alexandre Richard

Peut-être amener ça dans les écoles peut-être aussi. Peut-être voir une proportion de la population. Souvent c'est des gens plus experts qui s'intéressent au BAPE, mais qu'il y ait une ouverture plus large pour peut-être les générations plus jeunes, parce que c'est eux qui vont être impactés. Dans les écoles primaires, puis dans les écoles secondaires, eux, il faut qu'ils soient aussi sensibilisés à la réalité de ce qui s'en vient, donc peut-être qu'eux pourraient peut-être participer entre autres aussi.

Antoine Morissette

Excellent. Mais merci du partage, puis je retiens peut-être pour votre prochaine participation du café puis des petits biscuits, peut-être. Merci beaucoup, monsieur Richard d'être venu nous rencontrer. C'est avec plaisir qu'on a pu échanger avec vous.

Alexandre Richard

Merci à vous.

Alexandre Richard

Donc je vous remercie beaucoup, bonne fin de soirée.

Linda St-Michel

Soyez prudent sur la route au retour.

Antoine Morissette

Quand ça frotte, on ralentit, c'est ce qu'on retient.

Mot de la fin

Antoine Morissette

Bien, écoutez, je vais prendre une petite seconde ou deux pour faire le tour de l'équipe ici, si on a d'autres personnes qui voudraient nous contacter. Pas de rectification non plus. Donc, ici, j'ai le message « toujours rien ». Donc, « toujours rien » veut dire que je vais mettre fin au registre. Donc le registre est fermé et ça mettra également fin à la séance de ce soir.

N'oubliez pas, une autre séance se tiendra le 22 juin, donc lundi prochain, à Cap-aux-Meules aux Îles-de-la-Madeleine à 19 h, heure des Îles pour la suite de la deuxième partie. D'ici le 18 septembre 2026, nous poursuivrons notre enquête sur le programme. Le rapport que nous remettrons à la ministre responsable de l'Environnement fera état de vos préoccupations et opinions, ainsi que de notre analyse, nos constats et nos avis sur le programme. Nous vous invitons à vous inscrire à l'alerte dossier du programme dans notre site Web pour être informé de la sortie publique du rapport qui se fera le 2 octobre 2026.

Notez qu'en parallèle de l'enquête du BAPE, le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs analyse le programme et produira également un rapport. C'est sur la base de ce rapport et de celui du BAPE que la ministre responsable de l'Environnement formulera une recommandation au Conseil des ministres sur la décision à prendre concernant le programme.

Je tiens à vous remercier de votre participation, tous ceux et celles qui sont venus devant nous, qui nous ont suivis en ligne. Merci beaucoup. Vos opinions, suggestions et propositions sont importantes. Elles contribuent à enrichir notre réflexion et éclairent l'analyse que nous faisons du programme et de sa justification.

Merci également à toutes les personnes qui ont permis le bon déroulement de cette rencontre en salle et à distance. L'équipe de sonorisation, Sebastien Gonthier et Reynel Hernandez, merci beaucoup, messieurs. L'équipe de webdiffusion du BAPE, Andrea Aristizabal, Marie-Eve Gendron, que vous avez entendue tout à l'heure, Karine Fortier, Raphaël Sioui et Pierre Dufour qui règlent tous les problèmes. Merci beaucoup à vous.

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 des formulaires papier à la table d'accueil.

Merci! Merci! Merci! Et bonne fin de soirée!