

Audience publique

Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy

Première partie de l'audience

Première séance

Était présente : Prunelle Thibault-Bédard, présidente

Séance tenue le 8 septembre 2026 en soirée

Lieu de l'audience publique

Salle Victoria, Traversy Traiteur

180, rue Victoria
Sorel-Tracy (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 requêtes.....	4
Présentation du projet par l'initiateur	10
Pause	15
Période de questions	16
Joseph A. Soltész, citoyen	16
François Beaulne, pour Sécurité Ferroviaire Rive-Sud	24
Julie St-Louis, citoyenne.....	32
Sylvain Lapointe, pour COVABAR	37
Maxime Dumontier, citoyen	42
Pause	45
Hélène Reeves, citoyenne	45
Elsa Dansereau, citoyenne	52
Michel Pagé, citoyen	52
Sylvain Paul-Hus, citoyen	57
Patrick Soulière, citoyen	65
Mot de la fin	72

Mot de la présidence

Prunelle Thibault-Bédard

Bonsoir à toutes et à tous.

Je vous souhaite la bienvenue à la première partie de l'audience publique sur le projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy. J'en profite pour saluer également les personnes qui nous suivent à distance et je vous invite à ouvrir la section Questions & réponses de la webdiffusion. C'est là que vous seront partagées toutes les informations utiles pour la participation en ligne un peu plus tard dans la soirée. Je me présente : Prunelle Thibault-Bédard, je suis membre du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le BAPE, et j'ai le privilège de présider cette commission d'enquête.

En période préparatoire à l'audience, certaines personnes ont rencontré madame Rosanne Fortin, qui devait m'accompagner comme commissaire. Pour des raisons professionnelles, celle-ci a dû se retirer du mandat dernièrement. Nous avons par conséquent doté notre équipe d'un analyste supplémentaire. Donc, madame Émilie Batailler et monsieur Pierre Batellier, nos deux analystes que vous voyez ce soir, s'ajoute également monsieur Charles Drouin-Lavigne, qui nous suivra à distance, en différé. L'équipe de la commission compte également sur l'apport bien précieux de la coordonnatrice du secrétariat de la commission, madame Rachel Sebareme, ainsi que la conseillère communication, madame Véronique Beaulieu, toutes deux à la table d'accueil. Finalement, notre équipe est complétée par madame France Fons, agente de soutien administratif.

J'inviterais maintenant le porte-parole de l'initiateur à se présenter et présenter son équipe, monsieur Rochette.

Olivier Rochette

Bonsoir, madame la présidente. Mon nom est Olivier Rochette, je suis vice-président Solutions d'affaires, Infrastructures et logistique chez QSL et je suis le directeur du projet. Je suis accompagné ce soir de ma collègue...

Marie B. Deschamps

Bonsoir tout le monde. Marie B. Deschamps, je suis responsable des communications et des relations avec nos actionnaires.

Olivier Rochette

Et également à l'arrière, mon collègue...

Steve Quenneville

Bonjour à tous. Mon nom est Steve Quenneville, vice-président Opérations chez QSL, responsable des activités ici à Sorel-Tracy.

Olivier Rochette

Et également notre experte...

Julie Tremblay

Bonjour. Julie Tremblay, je suis biologiste, je travaille chez AtkinsRéalis et on accompagne QSL depuis 2021 dans la préparation de l'étude d'impact.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. En préparation à l'audience, la commission vous avait demandé de déposer certains documents. Voulez-vous confirmer les documents qui ont été déposés à ce jour, s'il vous plaît?

Olivier Rochette

Bien sûr. Donc, QSL a déposé un résumé des changements entre l'étude d'impact déposée auprès du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs et la version actualisée qui a été déposée... de cette même étude qui a été déposée auprès de l'Agence d'évaluation d'impacts du Canada datant de juillet 2025. Également, QSL a déposé une présentation que nous allons avoir la chance de faire d'entrée de jeu ce soir et finalement, QSL a déposé un erratum visant à corriger certaines informations sur des coquilles soulevées lors de la session d'information, principalement par rapport au nombre de résidences entre le terminal et la route du parc industriel et également sur les heures d'ouverture ou d'opération du camionnage.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Maintenant, permettez-moi de vous présenter les personnes-ressources qui nous accompagnent ici à l'avant. Tout d'abord, je vais me permettre de vous présenter. Vous pourrez bien sûr prendre la parole plus tard en soirée lorsque des questions vous seront dirigées.

Nous avons monsieur Gérard Denis, porte-parole du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, ministère auquel nous référerons comme le ministère responsable de l'Environnement pour la suite des choses. Également du ministère responsable de l'Environnement, madame Simone Gariépy. Bonjour. Nous avons ensuite madame Beauchemin du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Bonjour, madame Beauchemin. Monsieur Carlo Fleury qui agit comme porte-parole pour la Ville de Sorel-Tracy. Monsieur Fleury, bonjour. Monsieur Jean-Martin Proulx, également de la Ville de Sorel-Tracy. Bonjour, monsieur. Monsieur Arezki Belounis de Transports Canada. Bonjour. Et finalement, madame Christine Blanchette du ministère de la Santé et des Services sociaux. Bonjour.

D'autres personnes-ressources sont présentes en salle ou à distance, et il se pourrait qu'on les interpelle si elles peuvent nous aider à éclaircir certaines questions. Ces personnes pourront se présenter en temps et lieu. Au-delà des personnes qui répondront à nos questions ce soir, la commission a également demandé à certains organismes de se rendre disponibles pour répondre à d'éventuelles questions par écrit. Il s'agit de l'Administration de pilotage des Laurentides, l'Administration portuaire de Montréal, le ministère de la Sécurité intérieure, Pêches et Océans Canada – région du Québec, et l'Agence d'évaluation d'impact du Canada. Est-ce

que vous m'entendez bien? Est-ce que je parle assez fort? Oui. Un peu plus fort, je vais rapprocher mon micro. J'ai tendance à avoir une petite voix. OK. On continue.

Maintenant, précisons le mandat qui nous a été confié par la ministre responsable de l'Environnement. Je vous lis un extrait de sa lettre : « ... je donne mandat au BAPE de tenir une audience publique concernant le projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy par QSL International Ltée et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite. Le mandat du BAPE débutera le 7 septembre 2026... ». Étant donné que la durée maximale d'une audience publique est de 4 mois, avec un mandat débutant au 7 septembre, nous déposerons donc notre rapport au plus tard le 7 janvier 2027.

Je souhaite, en premier lieu, préciser certains éléments clés pour le bon déroulement de notre soirée ensemble et pour la suite. D'abord, il faut savoir que le rôle du BAPE consiste à éclairer la prise de décision gouvernementale. Ce n'est donc pas le BAPE qui détient le pouvoir d'autoriser ou non le projet. Ensuite, la *Loi sur la qualité de l'environnement* m'accorde, en tant que commissaire, les pouvoirs et l'immunité des commissaires nommés en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquête*. Également, sachez que nous examinons le projet dans une perspective de développement durable qui repose sur les principes énoncés dans la *Loi sur le développement durable*. Notre analyse englobe, par conséquent, les aspects à la fois écologique, social et économique.

L'audience va se dérouler en deux parties. La première partie, qui débute ce soir, vous permet de poser des questions sur le projet. Nous tenons une première séance de questions ce soir et une deuxième séance de questions a déjà été confirmée pour demain après-midi. Au besoin, nous pourrions en ajouter d'autres. Pour cette période de questions, nous avons invité l'initiateur et son équipe, ainsi que les personnes-ressources de différents organismes et ministères pour répondre à vos questions ainsi qu'aux nôtres. La deuxième partie se tiendra dans quelques semaines; début octobre. Elle vous permettra de donner votre point de vue sur le projet, verbalement ou par écrit. Pour savoir comment y participer, à cette deuxième partie, vous pouvez vous adresser à madame Rachel Sebareme à la table d'accueil. L'information se trouve également sur le site Web du BAPE.

Pour ces séances publiques, ma priorité est que tout le monde soit à l'aise de poser des questions et de s'exprimer devant la commission. Les échanges doivent donc se faire, bien sûr, dans le respect et la courtoisie. Aucune manifestation n'est tolérée. Par manifestation, j'entends le fait de faire des commentaires ou faire du bruit dans la salle, que ce soit des manifestations de soutien ou non, donc, par exemple, le fait de huer quelqu'un, le fait d'applaudir quelqu'un, le fait de parler en même temps que quelqu'un, sont tous des comportements qui ne seront pas tolérés afin de garder un climat qui favorise une bonne participation de tout le monde. Ce sera mon rôle de rappeler les règles qui régissent notre audience et de limiter ce genre d'écart à nos procédures.

Toutes les questions et les réponses doivent m'être adressées. Je dirigerai ensuite les questions vers les personnes concernées. Il n'y aura donc pas d'échanges directs entre le public et l'initiateur ou le public ou les personnes-ressources. Lorsque vous posez des questions, je vous demande d'éviter le long préambule ou la longue mise en contexte avant votre question. Tâchez, s'il vous plaît, d'être le plus direct et efficace avec votre question, ça favorise une

réponse qui vous convient. De plus, il ne sera pas permis de commenter la réponse obtenue. Donc, on pose une première question, on obtient une réponse et vous aurez le droit de poser une deuxième question lors de votre intervention, donc ce sont deux questions par intervention. Si jamais vous avez des questions supplémentaires, vous devez céder votre place pour ce moment, mais il sera possible, si le temps le permet, de se réinscrire pour passer un peu plus tard en soirée. Si le temps ne le permet pas, il sera possible de revenir lors de la séance de demain après-midi pour continuer à poser d'autres questions.

Comme toutes les séances sont enregistrées et retranscrites, je demande aux personnes qui interviennent, donc à la fois nos participants à l'avant ainsi que nos personnes-ressources et l'initiateur, de se nommer chaque fois qu'elles prendront la parole afin de savoir qui est l'interlocuteur pour la rédaction des notes de transcription. Il est possible que certaines réponses nécessitent des vérifications supplémentaires. La commission peut également demander le dépôt de documents. Dans le cas, ces réponses précises ou ces documents devront être remis dans un délai de 48 heures et elles seront rendues publiques sur le site Web du BAPE.

Je tiens à souligner que vos questions sont très importantes, elles contribuent à enrichir notre réflexion et à éclairer notre analyse du projet et de sa justification. Voici maintenant un aperçu du déroulement de la soirée. Lorsque j'aurai terminé les explications préliminaires, j'achève, nous procéderons à la présentation des demandes d'examen publique. Après quoi, ce sera au tour de l'initiateur de faire une présentation de son projet d'une durée maximale de 20 minutes. Nous prendrons ensuite une pause. Durant cette pause, les personnes qui souhaitent poser des questions doivent s'inscrire au registre. Pour les gens qui sont en salle, cette inscription se fait à la table d'accueil auprès des membres de notre équipe. Pour les participants et participantes à distance, vous devez remplir le formulaire qui sera accessible dans la section Questions & réponses de la webdiffusion ou vous pouvez également téléphoner, prenez des notes, au 1-800-463-4732, poste 6. C'est pour les gens à distance, les gens en salle, vous n'avez pas besoin de téléphoner nulle part, simplement vous rendre à la table d'accueil.

Au retour de la pause, je vais appeler les participantes et participants dans l'ordre qu'ils ou elles apparaîtront sur le registre et nous débiterons la période de questions. J'ai fini mes explications préliminaires.

Présentation des requêtes

Prunelle Thibault-Bédard

Nous en sommes maintenant à la présentation des motifs de demande de consultation publique. La ministre responsable de l'Environnement a reçu 78 requêtes pour ce projet. Parmi ces requêtes, certaines étaient une requête portée par un organisme appuyé par d'autres personnes, ce qui explique entre autres la quantité de 78.

Toutes les requêtes seront publiées sur le site Web du BAPE dans la page du projet, donc il sera possible de les consulter. Je vais néanmoins à l'instant vous présenter un résumé de la majorité des requêtes reçues, puis quelques requérantes et requérants qui sont présents avec nous ce soir présenteront un résumé de leur requête personnellement.

Requête de l'Association des Saint-Marcois signée par plusieurs personnes. L'association souligne que le fleuve est l'artère vitale du Québec, qu'il est déjà soumis à d'importantes pressions liées au développement industriel, à la pollution et à la dégradation des habitats. L'association est d'avis que le projet doit être examiné dans une perspective globale. Elle s'inquiète particulièrement des effets cumulatifs du projet, combinés à ceux du futur port de Contrecœur sur le fleuve Saint-Laurent et les communautés riveraines. L'association souhaite qu'un débat soit tenu sur la pertinence du modèle de développement économique auquel répond le projet, incluant la nécessité des marchandises transportées et leur contribution globale aux impacts environnementaux. Finalement, elle s'inquiète de la cohérence du projet avec les efforts de conservation déployés dans la région du Lac-Saint-Pierre.

Requête du Conseil régional de l'environnement de la Montérégie, le CRE. Les principales préoccupations du CRE concernent les impacts sur le Chevalier cuivré dont l'habitat essentiel subirait des pertes et une fragmentation supplémentaires. Le CRE remet en question l'efficacité des mesures de compensation proposées et souligne l'importance de considérer les effets cumulatifs des autres projets portuaires dans la région. L'organisme s'inquiète des risques pour la qualité de l'air associés aux poussières générées par la manutention des matières en vrac et leurs répercussions sur la santé à Sorel-Tracy. Il mentionne également des préoccupations quant à la contamination des eaux de ruissellement. Finalement, le CRE soulève des enjeux de sécurité liés à la cohabitation entre les camions et les cyclistes, ainsi que les effets de l'augmentation du camionnage sur les infrastructures routières.

Requête de l'organisme de bassin versant de la rivière Richelieu, COVABAR. COVABAR exprime des préoccupations importantes pour le chevalier cuivré, rappelant que c'est une espèce de poisson en voie de disparition et endémique au Québec. Il souligne que le projet entraînerait des pertes et une fragmentation de son habitat essentiel ainsi que des perturbations liées au bruit, tant en construction qu'en exploitation. Il craint que l'ombre créée par l'infrastructure réduise la végétation aquatique et dégrade davantage l'habitat des poissons. Il estime que l'efficacité des mesures de compensation proposées demeure incertaine. Il s'inquiète des effets cumulatifs du projet combinés à ceux d'autres développements portuaires récents. En lien avec le quai flottant et l'entreposage en vrac, il questionne les risques de contamination de l'eau par les hydrocarbures, les eaux de ruissellement et les poussières provenant de la manutention d'engrais.

Requête de Fondation Rivières. La Fondation s'inquiète des effets du projet cumulés à ceux du projet de Contrecœur sur l'écosystème du fleuve Saint-Laurent. Elle souligne les risques pour le chevalier cuivré liés à la navigation accrue et aux effets sur les herbiers d'alimentation. Elle note la proximité du lac Saint-Pierre et les risques de contamination de l'eau par les sels déglacant et les engrais. La fondation est également préoccupée par la qualité de l'air en raison des poussières, des émissions liées au transport maritime et routier associées au projet et, plus largement, associées au développement de la zone industrialo-portuaire. Elle insiste sur l'importance d'évaluer les effets cumulatifs tant sur la santé des citoyens Sorel-Tracy que de Contrecœur. Enfin, elle juge que le terminal s'intégrerait mal au paysage fluvial.

Requête de Kildair. Kildair exploite un terminal à hydrocarbures dans le secteur directement adjacent au site visé par le projet. Sa principale préoccupation concerne les impacts du projet sur la navigation et les manœuvres des navires desservant son terminal. Les études réalisées

suggèrent qu'un recours accru à des remorqueurs pourrait être nécessaire, ce qui risquerait d'entraîner des coûts d'exploitation importants pour Kildair et ses clients, pouvant affecter sa compétitivité à long terme. Kildair s'inquiète également des conséquences sur la sécurité et la coexistence des activités portuaires dans un espace marin restreint, notamment en ce qui concerne la gestion des risques, les procédures d'urgence et la coordination entre les différents exploitants.

Requête de monsieur Alexandre Richard, monsieur Richard s'inquiète des impacts environnementaux cumulatifs qui n'auraient pas été adéquatement évalués, notamment l'augmentation du transport routier maritime, la pollution atmosphérique, la propagation de contaminants et les effets sur la biodiversité, dont le chevalier cuivré. Il soulève des préoccupations quant à la croissance des flux de marchandises, à la surconsommation des ressources et aux conséquences à long terme pour les générations futures. Il s'inquiète également que le projet serve de vecteur aux espèces envahissantes et aux contaminants émergents. Enfin, il estime que les enjeux sociaux, tels que les pratiques de gestion de l'entreprise, la santé psychologique des travailleurs et la répartition des bénéfices économiques sont également à considérer.

Requête de monsieur Michel Pagé, monsieur Pagé estime que les impacts potentiels du projet exigent une évaluation systémique, indépendante et exhaustive, d'autant plus qu'il s'agit d'un projet privé partiellement financé par des fonds publics. Il est d'avis que les données disponibles ne permettent pas de caractériser adéquatement les effets cumulatifs, synergiques, interactifs et additifs du projet sur les milieux naturels, sur l'aménagement territorial et la santé populationnelle. Il juge également insuffisante la documentation quant aux impacts liés au bruit, aux interactions avec les industries avoisinantes, à la qualité de l'air, la qualité physico-chimique de l'eau, les processus de sédimentation et d'enrichissement sédimentaire, les impacts sur les écosystèmes et la biodiversité, le risque de dépassement des seuils écologiques critiques et les impacts sur les activités récréotouristiques et la navigation de plaisance.

Requête de Mères au font, appuyée par plusieurs personnes. L'organisme est préoccupé par la qualité de l'air et les impacts cumulatifs sur la santé des citoyens de Sorel-Tracy dans le contexte où un avis de santé publique en 2024 indique des dépassements des critères pour plusieurs métaux. Mères au front souligne les impacts du projet sur le fleuve Saint-Laurent, ses écosystèmes... le maintien la biodiversité et la qualité des habitats, notamment celui du chevalier cuivré. Elle s'inquiète des impacts cumulatifs sur les citoyens de Contrecoeur pris en étau entre deux nouveaux projets de ports. Elle souligne les risques de contamination de l'eau par les sels de déglçage et les engrais. Finalement, elle juge que le projet ne s'intégrerait pas harmonieusement dans le paysage environnant.

Il y a également une requête de Vigie Citoyenne Port de Contrecoeur, également appuyée par plusieurs personnes qui souligne également, notamment les enjeux liés aux effets cumulatifs.

Merci pour votre attention durant cette lecture. Nous allons terminer avec la présentation de quatre requêtes supplémentaires.

Je demanderai à monsieur Soltész, s'il vous plaît, de vous avancer à la table des intervenants. Pendant que monsieur Soltész prend place, j'avise madame Hélène Reeves que vous serez la prochaine, donc vous pouvez vous tenir prête lorsque monsieur Soltész aura terminé sa

présentation. Bonsoir, monsieur Soltész. Je vous rappelle que vous avez deux minutes. Je vais vous indiquer lorsqu'il vous restera environ trente secondes pour que vous sachiez, vous préparer à la conclusion. Merci.

Joseph A. Soltész

Alors, le projet n'est pas... est contigu à un port pétrolier, déjà, et nulle part dans le monde, les divers usages ne se chevauchent. Par exemple, au port de Montréal, il y a un kilomètre entre les installations en vrac et les autres. J'ai cherché à savoir si ça avait été pris en cause. Malheureusement, je n'ai pas eu accès aux documents de la présentation à l'époque. Je l'ai demandé à monsieur Rochette qui m'a pas répondu, mais c'est une chose qui ne se fait pas. On ne met pas nez à nez des pétroliers avec du vrac. Et je pense que la commission sera sensible à ce point de vue là. Deuxième point, on sait qu'il ne s'agit pas seulement du projet de QSL.

C'est un projet, ça a été partout dit dans la presse, partout dit par un beau panneau qu'on voit sur l'autoroute. C'est un projet de la Ville de Sorel-Tracy avec QSL et ça s'appelle projet industrialo-portuaire et cet aspect-là n'a pas été pris en considération du document que je n'ai pas pu consulter, mais certainement pas lors de la séance qui a été présentée et c'est sous cet angle-là qu'il faut voir le problème, non seulement... l'extension du port, mais également le fait que c'est intégré dans un vaste complexe qui, comme l'ont souligné beaucoup d'autres requérants, affecte leur environnement, leurs conditions sociales, etc., etc., etc. Cela résumé étant donné que....

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous invite à conclure dans 15 secondes, s'il vous plaît.

Joseph A. Soltész

Alors ma requête, c'est qu'il y a trois points. Alors bien sûr que le BAPE évalue les risques inhérents au nez à nez de pétroliers avec du vrac, ce qui, d'après les informations que j'ai eues ou que je n'ai pas eues, n'a pas été fait. Que... elle considère les impacts très profonds qu'il va y avoir sur les résidents. Je ne suis pas résident de l'endroit, mais je le connais bien, et si une chose comme celle qui... a été demandée devait se produire, je serais extrêmement inquiet pour ma résidence, pour mes enfants, pour mes ressortissants, etc. Et comme vous l'avez vous-même souligné tout à l'heure, la question se pose sérieusement : est-ce que le projet est durable? Il est certainement économique et j'ai déjà écrit ailleurs que sous ce rapport-là, je ne suis pas contre, écologique probablement dans les limites des règlements, mais en ce qui concerne le dernier point que vous avez évoqué...

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous invite à conclure s'il vous plaît.

Joseph A. Soltész

... il n'est sûrement pas social, et cet aspect-là devrait être étudié de manière beaucoup plus approfondie. Je vous remercie, madame la présidente.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci à vous.

Joseph A. Soltész

Madame Reeves, s'il vous plaît.

Hélène Reeves

Bonjour, madame la présidente. Alors, j'habite à Contrecoeur, sur le bord du fleuve, près du futur port de Sorel-Tracy. Dans ma requête, j'ai exprimé mes inquiétudes sur la dégradation de la qualité de l'air et ses impacts sur la santé des citoyens à cause de l'ajout de poussière, de GES et d'émissions polluantes de la machinerie, des navires à quai qui brûlent du mazout 24 heures sur 24, des camions et des trains. La population de la région présente déjà un état de santé respiratoire plus défavorable que le reste du Québec. Un avis de la Santé publique de 2024 sur l'étude de l'air à Sorel-Tracy indique que de nombreux métaux analysés ont dépassé les normes provinciales pour l'arsenic, le plomb, le baryum, le cadmium, le manganèse et le zinc.

J'ai demandé une évaluation des impacts aussi de la zone industrialo-portuaire parce qu'on constate déjà une déforestation et qu'il y aura des activités industrielles additionnelles pour que ceux-ci soient combinés aux impacts du futur port de Sorel-Tracy. J'ai demandé également l'évaluation des impacts cumulatifs du port de Contrecoeur sur les citoyens parce que celui-ci rasera 13 000 arbres matures, détruira des écosystèmes centenaires, ajoutera 1 200 camions par jour et environ 9 trains par semaine.

J'ai souhaité qu'il y ait également une analyse en architecture du paysage de la structure métallique de quai flottant qui sera très lumineuse et qui s'avancerait jusqu'à 150 mètres dans le fleuve. En conclusion, réduire considérablement le temps d'attente des navires en raison du manque de disponibilité au quai du centre-ville de Sorel-Tracy est une justification qui demande à être évaluée de manière plus approfondie, face aux nombreux impacts cumulatifs sur les citoyens, le fleuve, le maintien de la biodiversité, la qualité des habitats fauniques et la lutte aux changements climatiques. Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup, madame Reeves.

J'inviterais maintenant monsieur Maxime Dumontier à s'approcher et par la suite, nous terminerons avec monsieur Sylvain Paul-Hus.

Maxime Dumontier

Bonsoir, madame la présidente. Maxime Dumontier, membre de la CENAP, Coalition Eau Nature Air Purs Pierre-De Saurel, et résident du secteur touché, en fait, par le port. La CENAP se préoccupe de façon générale par les impacts sur les écosystèmes du fleuve, les effets sur la qualité de l'air et le bruit, de l'augmentation du trafic maritime et routier, des risques liés à la manutention et l'entreposage de vrac, des effets cumulatifs des activités industrielles régionales, de l'efficacité des mesures d'atténuation proposées, des retombées économiques réelles pour la Ville.

La CENAP se préoccupe de façon particulière que l'étude d'impact souligne l'absence de normes pour évaluer les risques cancérigènes associés aux contaminants qui seront émis par le projet, s'inquiète aussi de la dispersion des poussières prévues vers des zones résidentielles et récréatives; je souligne qu'un parc avec des modules pour enfants se situe à un kilomètre du quai projeté. S'inquiète que l'étude d'impact reconnaisse que le projet entraînerait une augmentation récurrente des concentrations de matières particulaires et des contaminants gazeux dans l'air. Finalement, la CENAP déplore aussi le fait que les données relatives au transport ont été recueillies hors saison pour l'étude d'impact, ce qui sous-estime l'effet cumulatif de l'ajout du transport dans le secteur visé. Merci beaucoup.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci à vous.

Prunelle Thibault-Bédard

Monsieur Paul-Hus.

Sylvain Paul-Hus

Bonsoir, madame la présidente. J'habite sur la route Marie-Victorin à l'intersection de Joseph-Simard et je suis très préoccupé par l'augmentation du camionnage, par l'augmentation du niveau de nuisances sonores et l'interaction avec les cyclistes sur les deux pistes cyclables du secteur. Le rapport de projet comportait à l'époque des erreurs et des incohérences. Le rapport mentionne qu'il y aura 14 600 voyages de camion par année, 40 camions par jour, sur semaine seulement. Si on fait le calcul, on arrive plutôt à 56 camions par jour. Selon le même rapport, il n'y a que 6 résidences sur le tracé prévu pour le camionnage, mais en réalité, il y en a 14. On parle ici de plus de 4 camions à l'heure qui ralentiront en utilisant leurs freins Jacobs avant de tourner le coin pour ensuite accélérer et reprendre leur vitesse, et cela se fera en plus du trafic de camions lourds déjà présents actuellement sur la route Marie-Victorin.

Et l'étude sur le trafic routier et sur l'itinéraire du camionnage proposé a été réalisée en février alors que l'usine d'asphalte de Danis Construction est fermée durant l'hiver, que son usine de fabrication de béton tourne au ralenti durant la même période et qu'il n'y a aucun vélo sur les pistes cyclables qui bordent la route 132 à cet endroit. L'analyse aurait dû être faite en dehors de la période hivernale. De plus, lors de la séance, nous avons été surpris d'apprendre que le camionnage pourrait se faire sept jours sur sept alors que le rapport parlait clairement d'un camionnage sur semaine, du lundi au vendredi, entre sept heures et dix-neuf heures.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous indique qu'il vous reste 15 secondes environ... Merci.

Sylvain Paul-Hus

En conclusion, la solution pour éliminer les problèmes de nuisances sonores et de sécurité pour les cyclistes, elle existe, mais elle n'a pas été considérée. Elle consiste tout simplement à construire un chemin d'accès partant directement en face du terminal jusqu'à la route industrielle, laquelle permet un accès à l'autoroute 30 sans passer devant aucune résidence. Les terrains sont vacants, mais appartiennent pour la majorité à la Ville de Sorel-Tracy et non au

promoteur. La route d'accès devra traverser une voie ferrée du CN, mais c'est pas insurmontable et cela réglerait tous les problèmes actuels et futurs. Le promoteur, la Ville et le gouvernement devraient travailler ensemble pour faire accepter socialement ce projet. Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci, monsieur Paul-Hus. Ça conclut la présentation du résumé des requêtes qui ont été reçues par la ministre responsable de l'Environnement. Merci à tous les requérants requérantes. Ces personnes détiennent désormais le statut de participants et participantes au même titre que tous les autres membres du public. Ils et elles pourront poser des questions à la commission, bien sûr.

Présentation du projet par l'initiateur

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons maintenant passer à la présentation du projet par l'initiateur. Donc, monsieur Rochette, à vous la parole. Vous avez 20 minutes.

Olivier Rochette

Merci, madame la présidente.

Prunelle Thibault-Bédard

Est-ce que vous souhaitez un petit avertissement lorsqu'il vous reste cinq minutes? Deux minutes? Ou vous allez garder un œil sur le temps de votre côté? Qu'est-ce qui vous serait utile?

Olivier Rochette

Deux minutes?

Prunelle Thibault-Bédard

Deux minutes? Parfait. Avec plaisir.

Olivier Rochette

Merci, madame la présidente. Merci à tout le monde d'être présent et l'intérêt que vous portez envers notre projet.

Donc ce soir, nous allons faire un bref survol de qui est QSL, pourquoi QSL entreprend un tel projet, la nature du projet lui-même, les démarches de consultation qui ont été réalisées à ce jour, les principaux impacts anticipés et les mesures d'atténuation proposées et finalement nous allons conclure avec un échéancier des étapes à venir, des coûts à investir et des moyens de communiquer avec QSL.

Donc QSL, c'est un opérateur maritime qui opère à l'échelle de l'Amérique du Nord, mais j'aimerais attirer votre attention sur le fait que QSL est présent en opérant un port privé qui lui appartient déjà depuis maintenant 51 à Saint-Joseph-de-Sorel à sept kilomètres du site proposé

par le projet. Ce que QSL veut faire, il veut le faire à l'intérieur des standards qui sont reconnus, c'est pour cette raison que QSL a certains terminaux certifiés de l'Alliance verte, et également des reconnaissances ISO, et QSL est fier d'avoir été la première entreprise maritime au Canada à... joindre le Pacte mondial des Nations Unies.

Donc, pourquoi le projet? Le projet s'inscrit dans un contexte de reconversion industrielle à un endroit, à un site où... qui a déjà connu l'opération d'une centrale thermique opérée par Hydro-Québec. C'est un projet qui s'inscrit en lien avec la stratégie maritime du gouvernement du Québec et également celle sur... la fluidité des corridors commerciaux du Canada. C'est pour cette raison que les deux paliers de gouvernement ont contribué à hauteur de 21 millions de dollars dans le cadre du projet. Le projet est là pour répondre à une demande accrue des besoins en termes d'acier, la région est bien reconnue pour ce type de commodité, mais également l'utilisation des fertilisants pour approvisionner le grenier qu'est la Montérégie et également des produits industriels, notamment ceux en lien avec des produits spécialisés, notamment ceux en lien avec la construction navale. Le projet proposé, c'est la solution principale à un problème vécu, c'est-à-dire que le site... actuellement opéré par QSL est à pleine capacité, n'a plus d'espace disponible et n'a pas de postes à quai en nombre suffisant. Il est arrivé même de voir jusqu'à un navire qui a attendu 30 jours au large avant de pouvoir accéder au quai. De même également, il est arrivé de voir jusqu'à 80 % des jours dans une année pour lequel il y avait au moins un navire également au large.

Donc, le projet permet d'améliorer évidemment la fluidité des transports, rapprocher la commodité plus près de son point de consommation, de soutenir l'économie locale, de soutenir le développement de la zone industrialo-portuaire, qui est une des 17 zones reconnues par le gouvernement du Québec, et également, par le fait même, de favoriser la décarbonation en diminuant le nombre de jours d'attente et également en réduisant le camionnage. Ce projet a la prétention de pouvoir offrir 220 emplois directs et indirects, 28 lors de l'exploitation, 42 millions d'investissements au cours des prochaines années et un soutien, encore là, à l'économie locale en maximisant les retombées.

Julie Tremblay

Donc, le projet, l'initiateur a tout d'abord, pour développer son projet, étudié plusieurs sites. Donc, il y avait plusieurs sites disponibles dans la région et il y a deux sites potentiels qui ont été étudiés, dont un terrain industriel qui était trop petit pour accueillir l'exploitation visée et le site qui a été retenu qui est le site de l'ancienne centrale thermique dont monsieur Rochette parlait il y a quelques instants.

Ensuite, il y a des alternatives de distance qui ont été évaluées. Donc, on parle d'un quai qui était situé près de la rive ou plus loin de la rive, éloigné, et c'est la seconde option qui a été retenue, notamment pour diminuer les besoins... en fait, éliminer les besoins en dragage à la construction et en opération. Et ensuite, il y a deux alternatives de configuration de quai qui ont été évaluées. La première était en forme de T et en prenant en considération les préoccupations donc de l'opérateur voisin, la configuration a été revue en forme de L pour améliorer la fluidité des opérations.

Finalement, il y a trois variantes de construction qui ont été étudiées. Donc, à la gauche, on voit la première option qui est une option avec deux quais flottants, donc deux barges. Au centre,

c'est une solution hybride où on a une barge qui reçoit les navires tout au bout et un pont qui relie le bloc de prise d'eau à la barge pour circuler notamment la machinerie ou les convoyeurs. Et à la droite complètement, on voit la solution plus traditionnelle, qui est un quai jetée et palplanches, donc un quai est en remblai, qui, dans ce cas-ci, amène notamment beaucoup plus de pertes dans l'habitat du poisson, donc d'empiètement, sur le littoral.

Donc, finalement, le projet, les variantes étudiées comprennent deux volets. Le premier, ce sont des infrastructures qui sont maritimes, donc qui sont situées dans l'eau. Le deuxième, ce seront des infrastructures qui sont terrestres. Les infrastructures maritimes, on parle ici donc du quai, soit de deux barges, soit d'une barge et d'un pont. On parle aussi de ducs-d'Albe, donc de piliers de béton qui sont consolidés, qui servent notamment à arrimer des structures et à consolider les structures de barges. Le quai est d'une capacité visée jusqu'à 35 navires par année et d'environ 440 000 tonnes de matière par année.

Au niveau des infrastructures terrestres, on voit sur l'image l'entrepôt qui a déjà été aménagé. Ensuite, on y voit des zones d'entreposage extérieures de vrac, une zone d'entreposage de vrac et deux zones d'entreposage de cargo. On voit aussi une guérite, la pesée et le projet comporte aussi des convoyeurs pour relier les navires aux zones d'entreposage. Ce qu'on voit ici, c'est une vue en coupe des installations proposées. Donc, ce qu'on voit sur l'image du haut, ce sont donc les deux barges, les quais flottants, qui s'adaptent au niveau de l'eau du jour, donc complètement adaptables au niveau de l'eau, et la variante du bas, le quai sur piles et tablier de béton. Donc, on a la barge, tout au bout, située complètement à gauche, qui elle s'ajuste avec le niveau de l'eau, et on a le pont qui relie donc de la droite vers la gauche les blocs de prise d'eau à la barge avec une petite passerelle qui relie les deux pour permettre de faire circuler la marchandise.

Donc, en phase de construction, l'horaire serait en semaine de 7 h à 19 h, sauf exception. La construction, ça consiste donc en la construction du quai. Donc, on parle de fonçage de pieux, de mise en place de pieux-caissons par fonçage, qui inclut aussi le retrait des sédiments, la mise en place des pieux-caiss... C'est une répétition, excusez-moi. Et les travaux se font à partir de barges de travail. L'aménagement des installations terrestres, donc ce sont la construction de la guérite, de la pesée et des convoyeurs. Pour la phase d'exploitation, ça se divise en deux volets, donc nous avons les opérations maritimes qui se dérouleraient neuf mois par année, donc en fait pendant l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent. Ce sont des opérations qui pourraient se dérouler 24 heures sur 24. Les opérations, ce que ça comprend, c'est les manœuvres des navires par les pilotes du Saint-Laurent, la manutention de produits en vrac et la manutention de cargo.

Au niveau des opérations terrestres, de ce côté-ci, ce sont des opérations qui se dérouleraient 12 mois par année, principalement en semaine, de jour de 7 h à 16 h. Ce que ça comprend, c'est donc l'entreposage et le chargement sur camion, la manutention et l'envoi. Pour ce qui est des routes de camionnage, ce qu'on voit sur l'illustration ici, ce sont les routes pour lesquelles le camionnage est autorisé, donc à partir du terminal jusqu'à l'autoroute 30. Donc, si on parle de l'autoroute 30, on... emprunte le chemin du Golfe entre les bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute 30, la rue Industrielle, la rue Joseph-Simard et la route Marie-Victorin, aussi appelée la route 132. On voit sur l'image le chemin alternatif qui pourrait aussi passer par la rue des Chantiers en cas de pépin. QSL possède un système de prise de rendez-vous pour permettre

aux camions d'accéder au terminal selon une plage horaire prédéfinie pour prévenir les embouteillages face au terminal.

Maintenant, je vais vous présenter les démarches de consultations qui ont été entreprises pendant le projet. Donc, tout cela a débuté en 2020, en décembre 2020 à l'annonce du projet. 2021, les consultations ciblées ont débuté auprès d'acteurs politiques et économiques. Et c'est aussi en 2021 que les études environnementales et techniques ont débuté, de même que la préparation d'une description de projet à déposer au niveau de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada. En 2022, l'avis de projet a été déposé au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. Et c'est aussi en 2022 qu'ont lieu des consultations ciblées avec des groupes environnementaux et socio-économiques, de même que l'initiation de la consultation avec les communautés Mohawk de Kahnawake, la Nation W8banaki, la communauté Wendat de Wendake. Il y a également eu, à l'année 2022, la consultation publique sur la description de projet qui a été menée par l'Agence d'évaluation d'impact. Entre 2023 et 2026, la consultation auprès des communautés autochtones et de l'opérateur voisin, Kildair, se sont poursuivies en continu.

Et on se retrouve cette année, donc en 2026... En 2025, en fait, il y a eu le dépôt de l'étude d'impact auprès du ministère de l'Environnement et auprès de l'Agence d'évaluation d'impact. Il y a eu l'analyse de la recevabilité et on se retrouve aujourd'hui en 2026 au mandat d'audience publique et pour certains d'entre vous aussi à la période d'information publique qui a eu lieu un peu plus tôt cette année. De cette démarche de consultation ont été exprimées des préoccupations. Ces préoccupations-là ont été entendues. Elles ont été regroupées en trois grands axes. Le premier étant la préservation de la qualité de vie, donc qui concerne la qualité de l'air et le bruit ambiant durant et après les travaux. Le deuxième axe, c'est la préservation de la biodiversité qui concerne le maintien de la quantité et de la qualité des habitats fauniques et floristiques, la protection des milieux humides et hydriques, la conservation du chevalier cuivré et les impacts cumulatifs sur le fleuve Saint-Laurent et son écosystème. Le troisième axe concerne la conciliation des usages, donc on parle ici de camionnage, d'accessibilité, de pratiques d'activités nautiques et également d'interactions avec la navigation commerciale.

Donc, si on prend le premier enjeu, préservation de la qualité de vie, les impacts potentiels principaux concernent les contaminants atmosphériques lors de la construction et de l'exploitation, dans le respect des normes applicables aux résidences à proximité et aux récepteurs sensibles. Et on parle également d'une augmentation de niveau sonore en construction et en exploitation, mais toujours dans la rencontre des exigences réglementaires après... le déploiement de mesures d'atténuation. Ces mesures d'atténuation sont présentées dans le tableau ici, donc on parle de mesures d'atténuation à la fois en construction et en exploitation, donc de bonnes pratiques et de mesures d'atténuation standard pour limiter le bruit et l'émission de poussières comme les abat-poussières, la limitation de vitesse de la machinerie. On parle également d'adaptation de méthodes de travail, donc d'utilisation de toiles acoustiques pour minimiser le bruit, limitation du temps de vibrofonçage également pour limiter le bruit. Et il y a aussi informer les citoyens de l'échéancier de l'horaire des travaux à l'avance et de promouvoir le système de gestion de plaintes.

En exploitation, il y a également des mesures pour limiter la dispersion des particules dans l'air, donc l'utilisation de trémies, de déflecteurs, le bâchage de piles à l'extérieur, des dépoussiéreurs

aussi le long des lignes de convoyeur. Il y a aussi des mesures pour réduire les nuisances sonores comme l'encapsulation du convoyeur et du moteur ou... un mur anti-bruit et il y a toujours le système de gestion de plainte donc pour recevoir les commentaires. Autant en construction qu'en exploitation, QSL préparera des programmes de suivi pour la qualité de l'air et l'environnement sonore pour suivre l'évaluation des impacts.

Le deuxième axe de préservation de la biodiversité, les impacts potentiels principaux anticipés sont un empiètement permanent de 285 à 612 m² dans le littoral, donc sur le fond du fleuve, qui inclut 63 à 200 m² d'herbiers aquatiques qui possèdent les caractéristiques qui correspondent à l'habitat d'alimentation du chevalier cuirré. On parle de dérangements sur le comportement de la faune, d'altérations temporaires de la qualité de l'eau de surface en construction et d'un potentiel de contamination localisée de l'eau de surface ou souterraine en cas de déversement accidentel ou de défaillance du système de collecte et de traitement des eaux de ruissellement. Encore ici, il y a des mesures d'atténuation qui ont été pensées en construction et en exploitation. On parle de mesures pour ne pas déranger la faune, donc par exemple d'effectuer des travaux en dehors de la période sensible, de mesures pour éviter la dégradation de la qualité de l'eau, comme des rideaux de bulles pour prévenir la dispersion de matières en suspension, d'ajustement de méthodes de travail pour réduire les impacts sur le bruit et la dispersion des sédiments et aussi la relocalisation de la faune. En exploitation, ce sont des éléments de conception pour ne pas nuire à la faune, comme un éclairage adapté, ou encore l'entretien de la machinerie et des infrastructures pour éviter le dérangement et les impacts sur la faune et la flore, comme le ruissellement des eaux, le bruit ou les déversements accidentels.

Encore une fois, il y aura des programmes de surveillance et de suivi qui seront mis en place en construction et en exploitation. En construction, il y aura pour la qualité des sédiments, pour l'eau souterraine, l'eau de surface et l'habitat du poisson. Et en exploitation, on parle de programmes pour les suivis de l'eau souterraine, de l'eau de surface, de l'habitat du poisson et on parle également d'une compensation hors site pour un objectif de zéro perte nette d'habitat du poisson.

Au niveau du troisième axe, on parle ici de la conciliation des usages avec des impacts potentiels principaux sur la modification de la perception visuelle, l'augmentation du volume de camionnage et l'interaction avec la navigation qui a déjà lieu, autant commerciale que récréative. Les mesures d'atténuation en construction sont une signalisation pour le respect du chemin de camionnage et une signalisation maritime conforme aux requis de Transports Canada comme des balises ou un périmètre sécurisé. En exploitation, il y a une coordination qui devra être assurée avec la Ville et le ministère des Transports pour coordonner toute mesure corrective qui concernerait la signalisation et qui pourrait permettre d'assurer une cohabitation sécuritaire comme l'entretien de la végétation ou une présence policière accrue. Il y a également le respect par les pilotes du Saint-Laurent des manœuvres en conditions limites donc qui ont été simulées, qui proviennent des études de simulation de navigation.

Et il y a aussi des mesures pour prévenir les accidents au terminal, pour prévenir les conflits d'usage comme des miroirs pour la guérite. Évidemment, il y a toujours le registre de plaintes si jamais il y avait un conflit à souligner.

Olivier Rochette

Maintenant, si on regarde le cheminement de l'étude d'impact, dans le fond, l'étude d'impact a été déposée à la fois au gouvernement fédéral et au gouvernement provincial. C'est un choix que QSL a entrepris. La recevabilité des études est une étape qui a été complétée en mai dernier. Du point de vue du cheminement auprès de l'Agence d'étude des impacts du Canada, une décision est attendue ce mois-ci, tandis qu'auprès du gouvernement Québec, et bien une décision sera rendue après le mandat du BAPE, après le dépôt de son rapport en janvier prochain. Si les autorisations sont obtenues et que les conditions le permettent, à ce moment-là, il pourrait y avoir une phase de construction au plus tôt en août 2027 pour des travaux qui sont prévus sur deux années, à raison de 9 mois de travail par année et la mise en service éventuelle du projet pourrait débuter au plus tôt à la saison de navigation 2029.

Prunelle Thibault-Bédard

Il vous reste 2 minutes.

Olivier Rochette

C'est parfait. Ça cadre bien avec la fin de la présentation. Si jamais vous désirez joindre QSL, vous pouvez le faire par voie téléphonique, par courriel, sans passer par un filtre à intelligence artificielle, vous allez quand même rapidement rejoindre une personne qui va prendre en compte votre préoccupation et répondre. Pour plus d'informations, nous vous référons aux deux processus mentionnés, celui du gouvernement du Québec et celui... le site du projet auprès du portail du BAPE. Merci encore de votre attention.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci, monsieur Rochette. Merci à votre équipe.

Prunelle Thibault-Bédard

Il est maintenant temps de prendre une pause, pause qui va vous permettre de vous inscrire au registre pour poser vos questions. Je vais d'abord ouvrir 10 places au registre. Donc, je vous rappelle que chaque intervention donne droit de poser deux questions. Ça inclut les participants en salle et les participants à distance. Si le temps le permet, le registre sera rouvert. Je vais bien sûr vous en informer et nous pourrons prendre des inscriptions supplémentaires ce soir. Donc, les gens en salle, je vous le rappelle, pour vous inscrire, dirigez-vous vers la table d'accueil. Les gens à distance, vous pouvez consulter le formulaire accessible dans la section Questions & réponses de la webdiffusion ou par téléphone, vous voyez le numéro partagé à l'écran. Nous serons de retour à 20 h 10, s'il vous plaît, pour débiter la période de questions. Merci.

Pause

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Merci. Alors nous allons dès maintenant débiter la période de questions.

Période de questions

Joseph A. Soltész, citoyen

Prunelle Thibault-Bédard

J'inviterais monsieur Soltész s'avancer à la table des intervenants, s'il vous plaît. Rebonsoir, donc je vous rappelle deux questions. À vous la parole.

Joseph A. Soltész

Oui. J'ai deux questions. La première question, c'est une question de privilège, c'est que comme j'ai l'intention de présenter un mémoire et que j'ai pas eu tous les documents voulus...

Prunelle Thibault-Bédard

Un instant. On va rapprocher votre micro.

Joseph A. Soltész

Oh! Ça, c'est bien. Je vous remercie. Alors, c'est une question de privilège, comme j'ai l'intention de présenter un mémoire et que je n'ai pas... pu consulter les documents qui avaient été annoncés lors de la présentation publique il y a quelques mois, j'aimerais que la commission fasse le nécessaire pour que je puisse les recevoir, parce que c'est un point technique pour lequel je dois avoir toutes les informations voulues. Alors, je vous remercie de bien vouloir en prendre acte. Deuxièmement, c'est un considérant; j'ai beaucoup entendu parler du chevalier cuivré, très peu des citoyens. Et lors de la présentation publique, il y a quelques mois, la Ville n'était pas présente, vous avez compris que c'est l'objet d'une de mes préoccupations, parce que c'est pas un projet centré sur le port, c'est un projet beaucoup plus global. Et ma question, c'est dans quelle mesure la commission s'occupera de... du fait qu'il s'agit d'un projet global et que la Ville doit être prise à partie.

Prunelle Thibault-Bédard

Pour répondre à votre première question, je vous invite à entrer en contact avec madame Sebareme concernant l'accès à la documentation. Elle pourra prendre les arrangements nécessaires pour faciliter votre accès. Concernant votre deuxième question, les questions ce soir ne s'adressent pas à la commission, mais bien à nos personnes-ressources. La commission, étant au début de ses travaux, n'est pas encore en mesure de se prononcer sur les aspects qui retiendront ou non notre intérêt lors de l'analyse. C'est justement les questions que vous posez ce soir qui peuvent guider l'intérêt de la commission. Par conséquent, étant donné que nous avons des représentants de la municipalité avec nous ce soir, est-ce que vous voudriez reformuler cette préoccupation-là sous forme de question à la Municipalité?

Joseph A. Soltész

Et bien, je la reformule, il est... Ça crève les yeux qu'avec l'extension du port et le complexe qui se construit entre la 30 et puis le Saint-Laurent, les résidences qui sont à proximité, il y en a, vous avez refait le calcul, je me rappelle à cette occasion-là, les résidents sont complètement

enclavés, étouffés, etc., etc. Alors quelles sont les mesures qui vont être prises, non seulement pour atténuer... je me demande dans quelle mesure on peut atténuer, mais pour... les dédommager, etc. Enfin tout ce qui doit être fait socialement quand des cas comme ça se présentent?

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Je vais diriger la question vers les représentants de la Municipalité. Si vous me permettez, monsieur Soltész, je vais ajouter quelques éléments qui avaient retenu l'attention de la commission pour compléter votre question. Nous avons des questions en lien avec la gouvernance du projet et comme monsieur l'a mentionné, ce projet est éventuellement parti d'une initiative de la Municipalité et, en bout de ligne, a été transféré à QSL. Donc, la commission aimerait savoir aussi pour... qu'est ce qui explique cette évolution du rôle du projet et maintenant qu'il y a eu un transfert dans la gouvernance, quels sont les rôles et responsabilités de part et d'autre de la Ville d'une part et de QSL? Et bien sûr, ne pas oublier la question de monsieur Soltész quant aux mesures que la Ville de son côté peut prendre pour tenir compte des impacts sur la population.

Carlo Fleury

Oui. Bonjour, madame la présidente. Donc, Carlo Fleury, directeur général de la Ville de Sorel-Tracy. Si vous voulez bien, pour présenter le projet dans son ensemble, puis la gouvernance comme telle, comme vous le mentionnez, l'initiative de la Ville concernant le développement de la zone industrialo-portuaire, il y a peut-être une présentation qu'on pourrait... c'est peut-être le moment de vous la présenter?

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. Tout à fait.

Carlo Fleury

Un petit peu... Juste retrouver la bonne présentation. Normalement ça devrait fonctionner avec celle-ci.

Prunelle Thibault-Bédard

Est-ce qu'on peut envoyer quelqu'un pour vous venir en aide?

Carlo Fleury

Ça fonctionnait très bien tantôt.

Prunelle Thibault-Bédard

On a fait les tests, hein. Ah, je pense que quelqu'un vient en renfort. Pendant ce temps, monsieur Soltész, est-ce que vous pouvez m'informer si je prononce correctement votre nom de famille. Ah oui! C'est au choix.

Joseph A. Soltész

J'ai tout entendu et ça me fait plaisir.

Prunelle Thibault-Bédard

D'accord. Je voulais surtout pas que vous le preniez de la mauvaise façon, si je ne le prononçais pas correctement.

Joseph A. Soltész

Aucun problème!

Carlo Fleury

Oui, c'est ça. On a la page, mais la présentation s'affiche pas.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous laisse essayer peut-être encore quelques secondes, mais c'est pas grave, on peut revenir à la présentation. On va prendre une autre pause un peu plus tard en soirée, si vous voulez régler le souci technique pendant ce temps-là, il n'y a pas de souci. Dernier petit test.

Joseph A. Soltész

Madame la présidente?

Prunelle Thibault-Bédard

Oui.

Joseph A. Soltész

Si on me fait parvenir plus tard ledit document, j'en serai satisfait à condition que ça se fasse.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. Bien en fait, la présentation sera faite pour le bénéfice de tout le monde ce soir. Je pense que ce serait très intéressant qu'on entende ce que la Municipalité a à dire à ce sujet-là. Si ça fonctionne pas à l'instant, on va tout simplement régler la chose à la pause et revenir là-dessus.

Carlo Fleury

Mais je pense votre personnel technique l'a reçue, la présentation, ils sont en mesure de la présenter.

Prunelle Thibault-Bédard

Ah! Voilà! Est-ce que c'est ce qu'on va mettre en place? Merci. Je vais regarder si entre temps j'ai d'autres questions qui tournent un peu autour des mêmes préoccupations auxquelles vous pourriez peut-être répondre sans avoir à vous répéter lors de la présentation. C'est indiqué qu'il y a une collaboration entre la Ville et l'initiateur et QSL en lien avec le développement de la zone industrialo-portuaire. C'est quoi les modalités de cette collaboration-là? Est-ce qu'elle fait l'objet d'une entente formelle?

Carlo Fleury

Bien c'est un... Le développement de la zone industrialo-portuaire est effectivement une initiative de la Ville qui a débuté bien avant l'entente comme telle avec l'entreprise QSL. Tout ce qui a mené à l'acquisition des terrains industriels, autrefois propriété de Hydro-Québec, a débutée aux alentours des années 2014-2015. Ça s'est poursuivi avec l'acquisition de l'ensemble des superficies qui étaient propriété autrefois d'Hydro-Québec, donc un 6,5, 7 millions de pieds carrés à vocation industrielle. C'est ensuite, ça s'est suivi par la suite par tout le projet de démantèlement de la centrale thermique et les discussions avec QSL pour la construction et l'exploitation notamment d'un quai ont débuté aux alentours des années de 2020.

Donc, la vision de développement de cette zone-là, en zone industrialo-portuaire, la Ville l'avait débuté bien avant avec l'ensemble, la très grande majorité des principaux joueurs industriels de la région. Donc, l'entente avec QSL, ça s'est conclu avec un bail emphytéotique où est-ce que QSL peut exploiter le terrain qui était autrefois occupé par la centrale thermique d'Hydro-Québec. L'aménagement du quai, c'est une initiative de QSL. C'est sûr que la... Je vous dirais que la vision de développement industriel de l'ensemble de cette zone-là repose grandement par la modalité des transports qu'on peut y retrouver. La proximité de l'autoroute 30, le chemin de fer du CN et la voie maritime qui font en sorte que ça devient un avantage quand même concurrentiel très intéressant pour notre région quand on se compare pis qu'on compétitionne avec d'autres régions industrielles à travers le Québec. Mais le projet de quai n'est pas un projet de la Ville comme ça a pu être mentionné. C'est réellement un projet qui est 100 % conçu et qui sera exploité par l'entreprise QSL.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Votre présentation est prête à être diffusée par notre équipe. Donc, si vous voulez, on peut procéder.

Carlo Fleury

On peut y aller. Donc, comme je le mentionnais, le projet de la zone industrialo-portuaire, c'est un projet qui a été initié par les autorités de la Ville de Sorel-Tracy lorsque celles-ci discutaient avec Hydro-Québec, lorsque ceux-ci ont fermé d'abord la centrale thermique et ont envisagé se départir de ces actifs-là. Le développement de la zone industrialo-portuaire, comme le nom l'indique, c'est une zone industrielle qui est reconnue par le gouvernement du Québec et c'est dans cette perspective-là que les gens de la région et que les gens de la Ville ont développé ce secteur-là. Les entreprises, si je peux me permettre, on peut avancer pour... on va tout simplement voir en quelques minutes de quelle façon que le développement de cette zone-là s'est fait, avec la reconversion des installations d'Hydro-Québec comme telle. Si on ne tient compte que du projet de démantèlement de... l'ancienne centrale thermique, on peut dire que c'est un projet de développement durable qui a été reconnu et applaudi comme tel.

Donc, ça nous a permis de récupérer un passif comme tel industriel qui servait plus. Ça nous a permis de démanteler et de valoriser l'ensemble de la structure de l'ancienne centrale thermique, de mettre la main sur un site de grande valeur sur le plan économique et industriel. Sur le site comme tel de l'ancienne centrale thermique, on a pu valoriser les ballasts qui servaient de fondation et qui ont permis d'accueillir une nouvelle dalle de béton afin de conserver toute la capacité portante que cette structure-là permettait d'avoir. Les deux prises

d'eau qu'on voit devant la centrale thermique ont pu être conservées et dans le projet de QSL, ces prises de l'eau là, en termes de structure, servent d'infrastructure pour accueillir justement le quai comme tel. Et les terrains industriels qui sont de l'autre côté de la rue Marie-Victorin, mais face à ce site-là, c'est des terrains qui étaient déjà utilisés... pour tout le volet électrique de la centrale. C'est des terrains qui étaient déjà déboisés, donc y a pas de déboisement, y a pas de pertes écologiques anticipées de ce côté-là. On peut avancer, on peut poursuivre.

Donc les prochaines images, c'est justement ce qui permet de voir qu'est-ce qui était utilisé autrefois. On peut continuer. Les deux prises d'eau comme je l'ai mentionné, les prises d'eau qui ont une structure maritime, parce qu'elles ont été construites dans le lit de la rivière notamment, donc en les laissant là comme tel, on crée beaucoup moins d'impact au niveau maritime, au niveau environnemental, en touchant pas ces infrastructures-là pis en les laissant là. On peut continuer. La structure comme telle qui a été... pour laquelle on a réutilisé les fondations, on peut avancer. Le démantèlement comme tel de la structure. Tout l'acier que vous voyez a été recyclé, valorisé chez ArcelorMittal ici en région. On continue. La fondation avec les ballasts et je vous ai mentionné avec les réservoirs qui ont servi d'ancrage pour la nouvelle fondation. On continue.

La dalle de béton qui a été construite sur l'ancienne structure en 2017 et la dalle une fois finie et les deux prises d'eau. Et si on poursuit, on va voir les images concernant le nouveau bâtiment que QSL a construit, si je ne me trompe pas la terminaison du bâtiment, tout ça s'est terminé en... fin 2021, début 2022. Donc, c'est une superficie de 125 000 pieds carrés. Donc, ça équivaut à peu près à quatre patinoires du Centre Bell. L'espace qu'on voit à l'extrême droite, c'est un terrain qui fait partie du lot initial et que QSL utilise pour l'entreposage de pièces surdimensionnées, des choses comme ça, il n'y a pas de... le vrac est à l'intérieur.

Donc, l'entente qu'on a avec QSL, comme je le mentionnais, c'est une entente, un bail emphytéotique, si je me trompe pas, qui est sur 35 ans. Donc, ça donne un droit d'utilisation à QSL pour le terrain et ça prévoyait aussi la construction d'un quai, mais comme je le mentionnais, c'est... un projet qui est totalement entre les mains de l'entreprise QSL.

Prunelle Thibault-Bédard

On avance dans la présentation, où c'était terminé?

Carlo Fleury

Bien, Je pense que le reste... c'est terminé, oui.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. J'aurai d'autres questions sur le mode de gouvernance, mais je vais être certaine qu'on n'oublie pas les préoccupations exprimées par monsieur Soltész. Je vous amènerais un peu plus à travers cette vision du développement de la zone dont vous nous avez parlé. Comment est-ce que la Municipalité voit la cohabitation entre l'usage industriel par QSL, mais également de la zone et la proximité des usages résidentiels?

Carlo Fleury

Oui. Pour ce volet-là, je laisserais la parole à mon collègue Jean-Martin qui est responsable du bureau de l'environnement à la Ville de Sorel-Tracy.

Jean-Martin Proulx

Bonjour. Vous m'entendez bien? Bonjour, Jean-Martin Proulx, chef de division du bureau de l'environnement à la Ville de Sorel-Tracy. C'est sûr qu'en matière d'environnement ou de cohabitation, il y a toujours des compétences qui sont partagées entre différents paliers de gouvernement, le gouvernement municipal, les différents ministères du gouvernement du Québec et même les autorités fédérales. C'est sûr que la Ville en matière d'aménagement du territoire, en matière environnementale, a certains pouvoirs sur lesquels on peut agir.

Donc, c'est sûr que, entre autres, bon, sur certains enjeux qui ont déjà été soulignés en matière de circulation, on a un règlement, par exemple, sur la route que les camions peuvent emprunter à Sorel-Tracy. Au niveau de l'aménagement du territoire avec notre service d'urbanisme, les critères d'aménagement d'implantation des projets, ça peut aussi faire partie de nos champs de compétences. Au niveau des nuisances aussi, on va réglementer beaucoup. Donc, ça surtout l'aspect qui peut impacter effectivement le citoyen, sachant que sur certains enjeux, par exemple, comme la qualité de l'air, il y a aussi des règlements du ministère de l'Environnement, la Santé publique qui est impliquée. Donc, ça fait partie des champs de compétences là qu'on a au niveau municipal de la Ville de Sorel-Tracy.

Puis, je vous dirais qu'en termes de cohabitation des usages, on est dans un secteur qui est industriel avec une proximité d'usage résidentiel principalement et parfois récréatif. Donc, la position, je pense, de la Ville à ce niveau-là, c'est de trouver le bon équilibre, justement, entre, justement... optimiser les retombées économiques, sachant que des projets de développement économique nous permettent de réinvestir la richesse qui est générée dans le développement de notre territoire puis dans la collectivité, tout en minimisant justement l'impact sur les milieux humains, les milieux bâtis, etc.

Prunelle Thibault-Bédard

Est-ce que la Municipalité a déjà reçu des plaintes ou commentaires de citoyens dans le contexte de cette cohabitation avec la zone industrialo-portuaire? La zone industrielle, du moins?

Jean-Martin Proulx

Oui. Bien, en référence justement aux commentaires qui ont été reçus initialement, la Ville a participé aux activités de consultation, notamment en juin dernier, les préconsultations avant l'annonce de la tenue du BAPE. On a toujours été présents et informés de l'avancement du projet. On est ouverts aussi à recevoir les préoccupations de nos citoyens, ça fait partie aussi du rôle d'une Municipalité d'être à l'écoute de ses citoyens. Donc, s'il y a des questions, des enjeux qui peuvent relever de la compétence de la Municipalité, on va être très ouvert à recevoir les commentaires. Je sais qu'il y a déjà eu aussi par rapport à certains autres enjeux, des citoyens qui se sont adressés à la Municipalité, y a eu des rencontres qui ont été tenues, notamment au niveau des enjeux de circulation. Donc oui, effectivement, quand ça touche des enjeux qui sont

municipaux et le bien-être des citoyens, on est très ouvert, justement, à être impliqués, à recevoir les commentaires.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci pour votre réponse. Merci, monsieur Soltész, pour vos questions. Avant d'appeler la prochaine personne, je vais poursuivre un peu sur cette ligne de questions municipales. J'aimerais que vous nous rappeliez quelles étaient les raisons exactement qui ont mené au transfert de la responsabilité du projet vers QSL?

Carlo Fleury

Oui. Carlo Fleury, directeur général. C'est vrai qu'il fut un temps où est-ce que la Ville souhaitait quasiment être le promoteur de... ce développement-là, mais je n'étais pas là à l'époque, mais de ce qu'on m'a rapporté, c'est que la Ville a rapidement réalisé qu'elle n'avait pas l'expertise, les compétences pour mener à terme ou exploiter une infrastructure comme celle-là, d'exploiter un quai. Un quai, c'est une chose, mais un quai flottant et avec l'amarrage de navires, c'est une autre chose, là. Donc, on s'est tourné vers la recherche d'un exploitant qui détenait cette expertise-là et les discussions ont tourné vers l'entente à proprement parler avec QSL.

Si vous me permettez, madame la présidente, en matière de vision de développement comme tel de l'ensemble de cette zone-là, la Ville est propriétaire des terrains, c'est pas QSL, donc la Ville développe cette zone-là et l'orientation qu'elle a donnée à ce développement-là avec ses partenaires économiques, dont Développement économique Pierre-De Saurel, ce n'est pas de trouver et d'implanter essentiellement des entreprises qui vont utiliser le quai. C'est un avantage concurrentiel, oui. C'est un élément distinctif de notre zone industrialo-portuaire, mais un des éléments qu'on promouvoit dans le développement de cette zone-là, c'est d'attirer des entreprises qui s'inscrivent dans une orientation de développement circulaire, un peu comme on a réussi à le faire avec l'entreprise TDF, l'entreprise Machinex, pour lesquelles les extrants de l'un deviennent la matière première de l'autre.

Puis, c'est un bel exemple du fait que ces deux entreprises-là sont situées depuis quelques mois, quelques années, dans la zone industrialo-portuaire, mais elles ne comptent pas utiliser QSL au niveau du transport maritime. Elles ont trouvé leur intérêt à venir s'installer chez nous, mais l'intermodalité des transports, incluant le maritime, pour eux, ça a pas été un facteur. Ça pourrait le devenir pour d'autres entreprises, mais je tiens à mentionner qu'on ne... veut pas absolument avoir des entreprises qui vont venir s'installer et qui vont générer des transports au bénéfice de QSL. QSL devient un argument pour nous, attractif, mais c'est pas une finalité en soi d'attirer des entreprises qui vont faire affaire nécessairement avec QSL.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Vous dites que d'autres entreprises pourraient possiblement venir s'installer parce qu'elles sont attirées par cette intermodalité-là. Il reste combien de terrains disponibles? Parce que entre le dépôt de l'étude d'impact et aujourd'hui, vous l'avez mentionné, TDF et Machinex se sont installées. On en est où dans le développement de la zone?

Carlo Fleury

Ben, c'est important de mentionner que dans le 6,5 millions de pieds carrés que la Ville a transigé avec Hydro-Québec à l'époque, il y a 1,5 million de zone boisée située sous la ligne électrique de haute tension qui ne sera jamais exploitée à des fins industrielles ou en tout cas aucun usage comme tel. Cette zone-là va demeurer intacte et on compte la valoriser avec l'aménagement de sentiers. La zone humide ne sera pas touchée, y a un secteur boisé de plus haute valeur écologique, et ça, ça va demeurer inchangé. La zone qui a été, je vais dire, qui fait l'objet de l'entente du bail emphytéotique avec QSL, c'est déjà une zone industrielle, ça a été déboisé et ça, y aura pas de perte anticipée sur le plan écologique. Et en termes de pieds carrés exploitables, il reste à peu près 800 000 pieds carrés sur le 6,5 millions. TDF était un petit peu plus situé au nord de cette zone-là.

Prunelle Thibault-Bédard

Pour ma gouverne, 800 000 pieds carrés, on peut accueillir une industrie, deux industries? J'ai pas la notion...

Carlo Fleury

Le genre d'industrie qu'on pourrait installer là-dessus, je vous dirais, ça va varier entre une et trois...

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. Merci.

Carlo Fleury

... pour occuper l'ensemble de cette superficie-là.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Je vous avais demandé un peu plus tôt les modalités de la collaboration entre QSL et la Ville. Vous avez principalement mentionné le bail emphytéotique. Est-ce que la collaboration se limite à cette entente pour la location, l'utilisation du terrain, ou est-ce qu'il y a autre chose dans votre collaboration avec QSL?

Carlo Fleury

Bien, c'est le genre de collaboration qu'on a avec l'ensemble des partenaires industriels, dans le sens que on est en communication régulière dans l'évolution du dossier comme tel, l'utilisation du rail fait l'objet de... fera surtout l'objet de discussions dans le futur, lorsque l'intermodalité des transports sera un élément de développement pour QSL, une fois son implantation plus significative dans le parc. Mais au-delà de ça, que ce soit dans le développement de la zone, dans l'attraction des différentes entreprises, c'est pas quelque chose pour lequel QSL est impliqué. QSL a pas un mot à dire sur les entreprises qui vont venir s'implanter. Ce travail-là est fait par la Ville, là.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Et dernier élément, concernant le bail emphytéotique, vous avez mentionné 35 ans. De notre côté, l'information qu'on avait, c'était 60 ans. Pouvez-vous confirmer la durée du bail emphytéotique?

Carlo Fleury

Oui. Je pense que c'est moi qui fais erreur parce qu'on en a deux en cours là, c'est vrai.

Prunelle Thibault-Bédard

Ah! Voilà! OK. Parfait. Et qu'est-ce qui arrive à l'expiration du délai une fois que le bail est expiré?

Carlo Fleury

Bien, les parties prenantes ont le loisir de négocier, de prolonger ou de mettre fin à l'entente. Dans ce moment-là, les actifs sont transférés à la Ville parce que c'est elle qui demeure propriétaire du foncier et des actifs immobiliers à ce moment-là.

Prunelle Thibault-Bédard

Je comprends qu'on n'a pas une boule de cristal. Est-ce que vous avez une idée des intentions de la Municipalité à la fin de ce bail? Si vous avez pas d'idée, c'est correct.

Carlo Fleury

Non, j'ai pas... Bien on souhaite que l'activité... à l'origine on souhaite toujours que l'activité industrielle se poursuive, mais qu'est-ce qui en sera dans 60 ans, on n'a pas de boule de cristal, comme vous le dites.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci.

François Beaulne, pour Sécurité Ferroviaire Rive-Sud

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons passer à une prochaine question. J'appellerais monsieur François Beaulne, s'il vous plaît.

François Beaulne

Bonsoir. Je vais être assez bref pour laisser le temps aux autres de poser des questions aussi. Essentiellement, je représente ici le Comité Sécurité Ferroviaire Rive-Sud et lors de l'implantation du terminal de Contrecoeur et du port de Montréal, on a visé spécifiquement des interventions en ce qui concerne la desserte ferroviaire de ce projet-là et de manière parallèle également, les impacts sur la congestion routière, notamment en fonction du nombre de camions qui s'ajouteraient sur les autoroutes. Y avait, il y a eu quelques années, l'UMQ a

présenté une étude qui mettait en garde les problèmes de congestion auxquels devraient faire face l'autoroute 20 et l'autoroute 30 en particulier, mais c'est une étude qui date déjà et qui n'a pas été actualisée.

Donc, ma question immédiate, là, c'est, est-ce qu'il y a une indication ou est-ce que vous allez pouvoir fournir une indication précise de l'achalandage sur l'autoroute 30 et l'autoroute 20, en particulier l'autoroute 30, de l'ajout d'un certain nombre de camions qui résulterait non seulement de la construction du quai de QSL, mais également l'impact que ça va avoir sur l'attractivité de la zone industrialo-portuaire, parce que j'imagine que des entreprises qui viendraient s'installer là vont vouloir également profiter de l'attrait intermodal que représente le chemin de fer et les autoroutes.

En lisant les documents que vous avez présentés là, je me suis aperçu que on parlait beaucoup de toutes sortes d'aspects, de retombées environnementales, mais que cet aspect-là plus spécifique des retombées sur la desserte ferroviaire et sur le transport par camion avait été effleuré, à peine. Alors, on aimerait ça que dans des études subséquentes ou dans les prochaines phases, on puisse avoir un portrait plus juste et plus global de l'effet cumulatif sur la desserte ferroviaire et sur le camionnage de l'implantation de ce projet à Sorel. L'idée étant fondamentalement...

Prunelle Thibault-Bédard

Je vais vous interrompre, monsieur Beaulne. Je pense que vous avez bien exprimé votre préoccupation. En fait, avec vous, je vais juste m'assurer que les questions sont bien comprises, bien reçues de la part de l'initiateur. La première question que j'identifie, c'est vraiment de savoir l'impact sur l'accroissement du trafic routier et du camionnage. Je vous comprends bien? Donc d'avoir des chiffres précis sur...

François Beaulne

Et ferroviaire.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Donc, camionnage d'une part et ferroviaire, c'est là où je suis moins certaine de comprendre votre question. Est-ce que vous demandez si la réalisation du projet entraînerait un accroissement de la circulation ferroviaire?

François Beaulne

Oui.

Prunelle Thibault-Bédard

Ou une autre forme d'impact sur le....

François Beaulne

Non. Non.

Prunelle Thibault-Bédard

Un accroissement de la circulation?

François Beaulne

Un accroissement de l'utilisation...

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait.

François Beaulne

... de la voie ferroviaire, qui est une seule voie...

Prunelle Thibault-Bédard

Oui.

François Beaulne

... qui, c'est peut-être pas le cas à Sorel, mais c'est le cas certainement à Varennes et à Boucherville, entre autres, où cette voie ferrée là, qui est déjà... qui transporte déjà des matières dangereuses et qui va alimenter également le port de Contrecoeur, si on ajoute en plus de ça les impacts cumulatifs du projet de QSL, on aimerait bien avoir...

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Oui.

François Beaulne

... une idée précise...

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous comprends bien.

François Beaulne

... pour proposer des solutions de réaménagement de cette voie ferrée là et de mitigation, pour...

Prunelle Thibault-Bédard

Merci, monsieur Beaulne. Je vais vous arrêter. Vos questions sont bien comprises. Vous allez avoir l'occasion dans la deuxième partie d'aller plus loin par rapport à vos recommandations, ne vous inquiétez pas. Je vais passer la parole à l'initiateur, donc impact sur la circulation routière, impact sur la circulation ferroviaire, s'il vous plaît.

Olivier Rochette

Merci, madame la présidente. Olivier Rochette, porte-parole, QSL. Donc, en ce qui concerne l'accroissement du camionnage, l'étude d'impact réfère à un nombre de 40 camions par jour, ce

qui équivaut à 14 600 voyages sur une base annuelle. Ça, c'est si l'ensemble des marchandises transbordées au quai sont expédiées par camion. Donc, c'est la pire condition. Donc, on... le 14 600 se traduit en 40 camions par jour. En ce qui concerne l'utilisation du ferroviaire, c'est très difficile à estimer aujourd'hui. J'aimerais mettre en perspective que le projet vise à desservir donc deux... principalement deux clientèles, soit celle qui est régionale, pour rapprocher la commodité. On a l'exemple du sel de déglacage, l'exemple des produits d'acier qui sont en lien avec l'industrie régionale, la grande région de Montréal.

Maintenant, dans un des scénarios également sur le camionnage, il est... mis comme hypothèse qui pourrait avoir l'utilisation du ferroviaire à raison de 100 000 tonnes par année, 100 000 tonnes sur les 440 000. Donc, le nombre de wagons ou de trains unitaires associés à ça dépend du type de marchandise. Mais pour l'instant, dans le plan d'affaires de QSL, bien que l'intermodalité ferroviaire soit un atout, il n'y a pas de volume concret de prévu.

Prunelle Thibault-Bédard

Ça me rappelle... quelque chose qui a été mentionné par monsieur Fleury par rapport à cette question de l'utilisation du rail parce que dans l'évolution du concept de votre projet, y avait une connexion intermodale ferroviaire au départ qui était prévue, qui ne fait plus partie désormais de la présentation du projet, mais là j'entends que y aurait néanmoins, potentiellement, là je vois qu'on ne s'avance pas nécessairement sur des chiffres très concrets, mais y aurait néanmoins potentiellement une portion des marchandises reçues au terminal qui pourrait être expédiées par voie ferroviaire. Donc, il y aurait un transfert, si vous voulez m'expliquer bien clairement, là. On arrive par bateau, on charge sur des camions, on s'en va à la voie ferrée, on charge sur le train, c'est ça?

Olivier Rochette

Exact.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Puis là, ce qui est anticipé, c'est potentiellement 110 000 tonnes annuellement. C'est ça? Je vous ai bien compris?

Olivier Rochette

C'est une hypothèse.

Prunelle Thibault-Bédard

C'est une hypothèse.

Olivier Rochette

Personne n'a de boule de cristal.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui.

Olivier Rochette

Dans les différentes hypothèses qui ont mené au trafic routier, parce que les deux sont en interdépendance évidemment, ce qui est expédié par train ne l'est pas par la route. Dans les différentes hypothèses, il y en avait qui appuyaient le transport routier, il en avait une qui pouvait aussi envisager jusqu'à 100 000, donc un peu moins que 25 % de l'ensemble des marchandises qui pourraient transiter, transborder, par l'intermodalité ferroviaire.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Mais à ce stade, dans ce que vous avez documenté, comme vous avez mentionné, les chiffres qui sont utilisés pour illustrer la circulation routière dans l'étude d'impact, on s'appuie sur une hypothèse de transport par camion seulement.

Olivier Rochette

De transport par camion.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Donc, en lien avec la question de monsieur Beaulne, on n'a pas à ce jour une évaluation un peu plus précise d'impact qui pourrait avoir en lieu sur le volet ferroviaire, puisqu'il est... Est-ce que je peux utiliser le mot hypothétique?

Olivier Rochette

Non matérialisé, hypothétique, potentiel.

Prunelle Thibault-Bédard

Potentiel, à ce stade. OK. Merci. Pour rester sur la question de la circulation routière, est-ce que vous pouvez clarifier ce qu'on entend par 14 600 voyages de camion? Donc un voyage, c'est l'aller et le retour, c'est bien ça? Ou un voyage, c'est un aller ou un retour?

Olivier Rochette

Un voyage, c'est... l'arrivée et le départ.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Parfait. Donc, un résident... Oui?

Olivier Rochette

Non. Pardon. 14 600 camions, dans le fond, c'est le nombre de tonnes maximum divisé par 30 tonnes par camion. Donc, si un camion qui vient... à vide, c'est deux fois le 14 600.

Prunelle Thibault-Bédard

Woup! Là, vous m'avez perdu, là.

Olivier Rochette

OK.

Prunelle Thibault-Bédard

Chaque camion, chaque voyage dans le fond...

Olivier Rochette

Chaque camion a un voyage vide et un voyage plein.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Donc, si on est un résident sur la route avoisinante, pour expliquer les choses clairement là, dans l'année, il y a 14 600 x 2 devant notre résidence, parce qu'il passe une fois vide, puis il repasse une fois plein?

Olivier Rochette

C'est exact.

Prunelle Thibault-Bédard

On se comprend bien. OK. Parfait. Merci.

Olivier Rochette

Dans le cas où 100 % des marchandises sont expédiées par camion, parce qu'il peut aussi y avoir du transbordement navire à navire, comme on voit souvent sur le Saint-Laurent, ou navire à ferroviaire.

Prunelle Thibault-Bédard

Puis est-ce que vous avez estimé le pourcentage potentiel des transbordements navire à navire?

Olivier Rochette

Je l'ai peut-être mal exprimé précédemment, c'est que dans différents scénarios, le transport intermodal non routier était aussi considéré à 100 000 tonnes, que ce soit un navire à navire ou navire à ferroviaire ou un hybride des deux.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Je vous comprends. Merci. Parmi cette estimation pour la circulation routière, il y avait été question aussi des 48 000 kilomètres qui étaient présentement réalisés par le camionnage entre vos installations à Saint-Joseph-de-Sorel et l'entrepôt qui est construit et fonctionnel. Ces 48 000 kilomètres. Là y a une petite incertitude dans l'étude d'impact parce que parfois vous dites que l'objectif du projet c'est de les supprimer, parfois vous dites que c'est de les diminuer significativement. On pourrait d'abord régler ce point-là, est-ce que l'entrée en fonction du terminal qui nous préoccupe ce soir supprimerait complètement le camionnage entre vos deux installations ou ce serait une diminution significative?

Olivier Rochette

En fait, faudrait que je revoie le détail du 48 000 kilomètres. La grande majorité du kilométrage entre les deux terminaux, c'est associé à la réception de fertilisants au site existant qui dorénavant va être supprimé par la réception directement dans la zone industrialo-portuaire. Maintenant, y a également... eu aussi des opérations, on l'a vu tout à l'heure sur la photo, d'acier. Et c'est la même chose. L'acier est reçu à Saint-Joseph, est camionné, donc, ce volume-là fait partie également du calcul, car le jour où il y a un quai directement dans la zone... industrialo-portuaire, il y a une réception directement.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Donc qu'est-ce que... Là, vous m'avez dit les engrais et les morceaux d'acier qui présentement sont reçus à Saint-Joseph pourront désormais être reçus dans la zone Saint-Laurent. Est-ce qu'il reste des marchandises qui pourraient continuer d'être reçues à Saint-Joseph et être camionnées vers l'entreposage?

Olivier Rochette

Non. Pas dans notre historique opérationnel.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Donc, on parlerait véritablement d'une suppression de ce camionnage interquais, si je peux me permettre.

Olivier Rochette

Exact.

Prunelle Thibault-Bédard

C'est une suppression qui est envisagée. Merci. Donc, l'estimation de la circulation routière, les fameux 14 600 voyages dont on parlait tout à l'heure, on n'a pas besoin d'ajouter à ça des voyages interquais puisque ces voyages-là n'existeront plus?

Olivier Rochette

C'est exact.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Laissez-moi juste vérifier si j'ai fait le tour des éléments par rapport à ça. Ah! Peut-être... Je bifurque un tout petit peu, mais par rapport à la question du camionnage, il était question, vous l'avez réitéré dans votre présentation, que le camionnage ait lieu uniquement en semaine, jours ouvrables, de 7 h à 19 h. Toutefois, il pourrait y avoir des exceptions. Pouvez-vous me renseigner un peu sur le type d'exception qui pourrait faire que le camionnage ait lieu en dehors de cette période?

Olivier Rochette

En fait, le camionnage est... majoritairement sur semaine.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui.

Olivier Rochette

Par contre, il y a des opérations de camionnage sept jours sur sept bien que le quai soit ouvert neuf mois par année parce que il est possible qu'il y ait du transport pour évacuer la marchandise ou livrer la marchandise en période hivernale. Le sel peut être un exemple où le sel est reçu à l'automne, mais est utilisé et livré en cours d'hiver.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Et cette livraison-là pourrait avoir lieu sept jours semaine, de façon assez régulière ou c'est plutôt exceptionnel la fin de semaine? C'est pas clair pour moi.

Olivier Rochette

Pour nous, dans la demande d'autorisation, on considère que ça pourrait être de façon assez régulière.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Merci. Merci, monsieur Beaulne, pour votre question qui nous a permis de faire du chemin. Bien qu'elle avait deux volets, je la considère comme une seule question. En aviez-vous une autre? Une deuxième?

François Beaulne

Bien non. Je...

Prunelle Thibault-Bédard

C'était les deux questions?

François Beaulne

C'était... Au lieu de la deuxième question, je vais simplement terminer en souhaitant que d'ici la publication de votre rapport, on ait éclairci un peu plus là ces aspects-là pour être le plus informé possible de manière à prendre les mesures qui s'imposent pour un développement harmonieux qui rejoigne à la fois les objectifs d'optimisation des projets économiques comme celui-là, mais en même temps dans le respect de la qualité de vie des citoyens.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci, monsieur Beaulne. On sera heureux de vous entendre en deuxième partie.

Julie St-Louis, citoyenne

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons poursuivre avec madame Julie St-Louis, s'il vous plaît. Bonsoir.

Julie St-Louis

Bonsoir. Donc, oui, Julie St-Louis, je suis une citoyenne, j'habite dans le secteur. Ma première question, quels sont les impacts de l'inhalation des contaminants émis par le projet sur la santé humaine?

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Je vais d'abord demander à l'initiateur de nous exposer ce qu'a révélé son étude d'impact. Et on pourra ensuite aller vérifier avec le MSSS s'il y a un complément d'information à offrir. Donc, à l'initiateur?

Olivier Rochette

Madame la présidente. Olivier Rochette, QSL. Donc, l'étude d'impact a rencontré les lignes directrices émises par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques dans le cadre de l'étude d'impact, principalement en ce qui concerne la qualité de l'air, y a eu des modélisations de réalisées à l'égard de différents contaminants. Par contre, y a pas eu de... donc de calculé, y a des résultats de concentration. Par contre, y a pas eu de calcul précis sur l'impact sur la santé humaine et à cet égard-là, QSL se réfère également au ministère de la Santé.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. J'inviterais madame Blanchette, je m'excuse, je ne vois pas bien votre nom, c'est bien ça? Merci. Je vous inviterais à nous informer sur la question. Allumez votre micro, s'il vous plaît.

Christine Blanchette

Donc, Christine Blanchette, pour le ministère de la Santé. Les... Règle générale, en fait, les impacts sur la santé vont dépendre de ce qui est dans l'air. Donc, si on parle de particules, ça va... Là, j'y vais en terme très générique, là. Les particules... l'effet sur la santé va dépendre du type de la taille des particules qu'on a et de leur composition. Donc, plus les particules sont grosses, plus elles restent, c'est... dans le fond, c'est notre nez, notre bouche qui va les arrêter. Si les particules sont beaucoup plus fines, elles vont aller plus loin dans le système respiratoire. Donc, je reste... général.

Les poussières ou les particules qui sont dans l'air vont tendre à... favoriser les... ou à augmenter, amplifier des problèmes respiratoires particulièrement chez les personnes qui en ont déjà. Comme par exemple, exacerber des crises d'asthme; on pourrait avoir des crises d'asthme un peu plus fréquentes si on est déjà asthmatique. Ou pour les gens qui ont des maladies cardio-respiratoires, bien encore là on va peut-être amplifier des effets. Donc, si j'y vais simplement, ce serait un peu ça les effets à la santé qu'on pourrait anticiper en lien avec une mauvaise qualité de l'air.

Bien sûr, il y a plein de facteurs qui peuvent moduler ces effets-là. Est-ce qu'on est un enfant? Est-ce qu'on est un adulte, une personne âgée, qui a déjà une bonne santé ou déjà des problèmes? Comme je disais, des problèmes respiratoires prévalents, je veux dire qui sont déjà existants. Même chose sur le fait de... du temps qu'on passe à l'extérieur, à l'intérieur, donc y a plein de choses, les conditions atmosphériques aussi vont faire en sorte que l'on va être plus ou moins exposé aussi aux poussières qui vont être dans l'air. Maintenant, bien en fait, je m'arrêtera là. Je veux pas rentrer dans des détails médicaux trop importants, mais disons que ce serait... règle générale, ce serait ça.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Puis je suis consciente que la question vous était posée de façon très générale. On peut peut-être parler de façon un peu plus concrète. Si je reviens vers l'initiateur, pouvez-vous nous rappeler dans le cadre de votre étude d'impact, il y a certains dépassements qui étaient modélisés pour certains contaminants. S'il vous plaît, nous préciser quels étaient ces contaminants-là. Peut-être que ça nous permettrait de revenir sur la question en étant un peu plus précis.

Olivier Rochette

Olivier Rochette, QSL. Je vais passer la parole à Simon Piché qui est l'ingénieur qui a produit les modélisations. J'aimerais aussi préciser que bien qu'il y ait des dépassements auxquels vous faites référence, les augmentations de concentration qui ont été calculées rencontrent... les normes, respectent les normes du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques applicables aux résidences à proximité, mais également aux milieux sensibles. Donc, Simon Piché, si tu pouvais présenter davantage d'informations à cet égard-là.

Simon Piché

Vous m'entendez? Simon Piché d'AtkinsRéalis.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. On vous entend bien.

Simon Piché

Parfait! Donc, bon, pour... comme Olivier a mentionné, oui, on a noté des dépassements, mais c'est pas des dépassements au niveau des récepteurs sensibles ainsi qu'au niveau des résidences. Pour la phase de construction, ce qu'on a fait, c'est qu'on a simulé les équipements mobiles, on a simulé le remorqueur, on a simulé le camionnage sur le site, et en regardant les résultats, on n'a eu aucun dépassement par rapport aux principaux contaminants, donc, lorsqu'on parle des poussières, on parle des particules fines, des PM_{2,5} qu'on vient de parler, il n'y a pas eu de dépassement de normes à ce niveau-là. De même pour le NO₂, le SO₂. Les seuls dépassements qu'on a obtenus concernent l'acétaldéhyde et le formaldéhyde, qui vient des pots d'échappement, mais comme Olivier a mentionné, ces dépassements-là sont limités, vraiment très ponctuels au niveau du site où est-ce qu'il sera réalisé les travaux. Et les dépassements ne rejoignent pas les résidences les plus près. Ça, c'est pour la phase de construction.

Pour la phase d'exploitation, on a fait également la même évaluation. Pour ceci, on a évalué l'ensemble de ce qui va survenir au niveau du terminal. On parle des vraquiers qui seront à quai, on parle des remorqueurs qui manipuleront les navires quand ils sont en manœuvre à la sortie et à l'entrée du quai. On a les équipements mobiles qui font... qui vont manutentionner le sel ou les matériaux en vrac manipulés au site. Il y a aussi un convoyeur, donc le vrac... sera déchargé au quai dans une trémie, donc on a simulé les poussières qui sont émises de cette trémie-là. Ensuite, le convoyeur amène le matériel du... soit dans l'entrepôt dans lequel il y aura pas d'émission, ou soit sur la plateforme extérieure, ou est-ce qu'il y aura des émissions lors du déchargement. Le convoyeur, il... sera équipé de deux dépoussiéreurs, il va capter les poussières lors du transfert entre un convoyeur et un autre convoyeur, parce que c'est un convoyeur à multiples, comment dire, à multiples sections, si on veut. À ceci, on rajoute les émissions du camionnage sur le site.

Ça résume à peu près toutes les situations qui vont survenir sur le... Et en regardant les résultats, peut-être que je sais pas si Julie, Julie Tremblay, peut-être présenter les *slides* qu'on avait préparées? Peut-être qu'est ce qui serait intéressant, ça serait peut-être la *slide* par rapport aux particules totales en mode exploitation?

Julie Tremblay

Est-ce qu'on parle, excusez-nous, de la 64?

Simon Piché

Ce serait la 64, exactement. S'il vous plaît. Donc... je sais pas si vous voyez la...

Prunelle Thibault-Bédard

Non. On la voit pas encore de notre côté, un instant, ça s'en vient. Ça y est.

Simon Piché

Donc, ça, c'est les résultats en phase d'exploitation pour les particules en suspension, donc les poussières, si on veut. On a fait... Dans le cadre de l'étude de dispersion, on a fait deux scénarios. On a fait le scénario concernant les sources d'émissions du projet de QSL seulement. Et étant donné la proximité du quai de Kildair, on a également fait un scénario cumulatif qui cumulait les émissions de QSL à ceux de Kildair survenant au niveau du quai.

Donc, on voit sur l'image de gauche, ce sont les résultats sous forme d'iso-contours de concentration. Les particules totales pour le projet de QSL. Pour votre gouverne, lorsque vous voyez des courbes qui sont en rouge, ça veut dire qu'à l'intérieur de ces courbes-là, y a une zone de dépassement de la norme, et alors qu'à l'extérieur de la zone de la courbe en rouge ce sont le respect de la norme. Donc on voit ici que oui, il y a des dépassements, mais au niveau des résidences, de la plus proche, la concentration totale maximale qui a été mesurée, qui a été simulée, pardon, c'est de 115 microgrammes par mètre cube, ce qui est inférieur à la norme du RAA de 120 microgrammes par mètre cube.

Et lorsqu'on ajoute des émissions de poussière des activités de Kildair, qui sont très négligeables d'ailleurs parce que ce sont seulement des poussières qui viennent des pots d'échappement des navires, l'effet cumulatif demeure... en fait il y a pas de différence entre les

deux scénarios. Donc ça, c'est un des dépassements qui a été noté. Puis ensuite pour... en phase d'exploitation, il y a aussi... en phase exploitation, comme qu'Olivier a expliqué, au niveau des résidences, y a pas eu de dépassement des normes et critères du RAA et du ministère de l'Environnement qui a été calculé.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. En lien avec la qualité de l'air, vous indiquez qu'un programme de surveillance des concentrations visant les $PM_{2,5}$, les matières particulaires diésel, le SO_2 et le NO_2 seraient mis en place. J'ai quelques questions à ce sujet-là. Tout d'abord, comment est-ce que... si le programme de surveillance note lors de l'exploitation par exemple des dépassements qui respecteraient pas tout à fait ce qui était modélisé, qui pourraient potentiellement affecter les résidences qui sont quand même, on l'a vu sur votre schéma, qui sont relativement proches de la zone où des dépassements ont été identifiés, est-ce que QSL bénéficie de... a dans sa poche arrière des mesures d'atténuation qui pourraient à ce moment-là être mises en place si on constate un dépassement dans le cadre du programme de surveillance?

Olivier Rochette

Oui, bien sûr. Il y a d'autres mesures correctives qui peuvent être applicables. Évidemment, à chaque problème à une solution. Chaque site a ses conditions. Par le passé, QSL a déjà fait des ajouts, entre autres des valves de régulation qui favorisent des écoulements laminaires, donc qui permettent de diminuer la turbulence et l'émission de poussière. C'est un exemple parmi tant d'autres. Dans tous les cas. Un autre exemple est également l'utilisation de canons à eau. QSL a travaillé avec une entreprise pour adapter des canons à neige et donc faire un mur... liquide qui va favoriser finalement la décantation. Donc, différentes solutions déjà expérimentées. Dans tous les cas, QSL va évidemment analyser les résultats, mais va être transparent et va communiquer une solution corrective.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Je prendrais votre deuxième question, s'il vous plaît.

Julie St-Louis

Vous l'avez un peu abordée, je pense, dans votre question.

Prunelle Thibault-Bédard

On peut peut-être aller plus loin ensemble.

Julie St-Louis

Oui. C'est ça. C'était savoir qui aura la responsabilité d'assurer les suivis ou le contrôle dans d'éventuels dépassements de matières particulaires émis par les opérations. Puis je peux peut-être ajouter que... l'étude qui a été faite sur les particules et tout, ça été fait dans quelles conditions? On sait qu'au bord du fleuve, si vous avez fait les études lors de jours sans vent, ça change toutes les données puis on connaît beaucoup de grands vents au bord du fleuve. Donc, est-ce que... peut-être une autre petite partie de question ?

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. Merci, madame St-Louis. La commission s'intéresse aussi à l'enjeu plutôt méthodologique, donc on va définitivement le toucher. Peut-être pour s'assurer qu'on a bien répondu à la question surveillance/suivi, si vous pouvez faire juste peut-être un résumé de quelles sont les mesures qui sont mises en place, tant en phase construction qu'exploitation, pour effectuer le suivi en ce qui concerne la qualité de l'air.

Olivier Rochette

Madame la présidente, Olivier Rochette, QSL. Est-ce que tu veux prendre cette question-là? Ou Simon la prend? Vas-y.

Julie Tremblay

Oui, Julie Tremblay, AtkinsRéalis. Donc, QSL, tel qu'il l'a annoncé, va mettre en place donc un programme de surveillance en construction puis un programme de suivi en exploitation. Ça fait donc à la fois partie des conditions qui sont exigées par le gouvernement du Canada et le gouvernement de Québec d'assurer des suivis adéquats annuels. Donc, il y aura des mesures qui seront prises. La méthode, la fréquence, les paramètres devront être définis quand le projet sera autorisé. Donc, il y a déjà des paramètres préliminaires qui ont été proposés, basés sur la modélisation atmosphérique qui a été effectuée. Donc, comme on disait, ces suivis-là, ce seront des mesures qui se feront à travers l'année, ce seront des suivis annuels, les rapports seront transmis aux autorités, puis si y a des dépassements ou des divergences par rapport à l'évaluation qui auraient été faites, bien dans ce cas-là, QSL mettra en place les mesures d'atténuation possibles et techniquement faisables.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Merci beaucoup, madame St-Louis, pour vos questions.

Julie St-Louis

Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vais continuer sur cette même ligne. Tout d'abord pour le ministère responsable de l'Environnement. Donc, on a entendu dans la présentation de l'expert de l'initiateur, selon ses propos, y aurait pas de dépassement qui toucherait les résidences ou d'autres récepteurs sensibles. Est-ce que c'est également votre lecture, votre compréhension de l'étude d'impact que vous analysez en ce moment?

Gérard Denis

Oui. Gérard Denis, ministère de l'Environnement. Notre expert qui s'occupe de la qualité de l'air a noté à certains endroits à l'extérieur du site de la propriété des dépassements des normes. Donc, un des aspects qu'on va regarder lors de l'analyse environnementale, c'est demander une mise à jour, en fait, de la modélisation de la dispersion atmosphérique. L'objectif, c'est d'assurer la conformité du projet au *Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère*, mais aussi, on veut s'assurer qu'il y ait une concordance au niveau de la délimitation du site d'étude.

Il y avait une petite... une différence entre ce que le règlement demande et ce qui avait été fourni. Puis aussi, les mesures d'atténuation des impacts qui ont été mentionnées ont pas été intégrées à la modélisation, ce qui fait en sorte, potentiellement, que les... dépassements observés, peut-être, n'auront pas lieu, mais c'est que on doit avoir cette mise à jour là pour en avoir le cœur net là.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Vous faites référence au *Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère*. Vous savez sans doute comme moi, le fameux article 197 qui dit qu'on ne pourrait pas construire une nouvelle source d'émissions de contaminants si celle-ci entraînait un dépassement des critères applicables. Donc, j'entends bien ce que vous avez dit qu'une mise à jour de l'étude de dispersion serait demandée. Mais, disons si on parle d'un point de vue un petit peu hypothétique, dans la mesure où un projet à l'étape de la modélisation présente des dépassements ou dépassements potentiels, de quelle manière, dans le contexte de l'article 197, de quelle manière est-ce que cette information-là va être prise en compte par le ministère de l'Environnement, puis quel effet ça pourrait avoir sur l'autorisation d'un projet?

Gérard Denis

Oui. Bien, il y aurait une différence si c'est des dépassements au niveau des normes ou des critères. Ce que je veux dire par là, c'est que une norme, c'est vraiment une exigence légale. Donc, on ne doit pas dépasser cette norme-là, tandis qu'un critère, c'est une valeur de référence étant donné qu'on n'a pas nécessairement assez d'études scientifiques qui démontrent que c'est à partir d'un niveau X que l'effet se présente. Donc, il pourrait y avoir une différence à ce niveau-là. Cependant, assurément que si y a des dépassements au-delà des normes et critères du règlement, ça serait difficile de faire une recommandation qui serait... de dire que le projet serait acceptable.

Cependant, avant d'arriver là, il y a des mesures d'atténuation, de minimisation qui peuvent être supplémentaires, qui peuvent être mises en place. Il y a eu des exemples qui ont été nommés tout à l'heure. Donc, ça serait, la première étape, ça serait d'aller vers l'optimisation, la proposition pour voir si ces dépassements-là sont vraiment inévitables. Puis là, dans le contexte qui y aurait des dépassements, mais là, ça serait de voir quels sont ces dépassements-là. Est-ce que c'est un dépassement minime ou extrême? Donc, il y aurait une analyse qui serait faite à ce niveau-là, mais assurément là, si y a un dépassement considérable, une recommandation ne pourrait pas être faite au niveau de l'acceptabilité, là.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup.

Sylvain Lapointe, pour COVABAR

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons passer à la prochaine question. La prochaine question vient de quelqu'un à distance. C'est monsieur Sylvain Lapointe de COVABAR. Donc, on va attendre la connexion.

Sylvain Lapointe

Alors bonsoir, madame la présidente. Est-ce que vous m'entendez bien?

Prunelle Thibault-Bédard

Oui, mais le son n'est pas super clair. Assurez-vous peut-être de ne pas parler trop vite. Ça devrait fonctionner.

Sylvain Lapointe

Alors ma première question est la suivante, considérant les produits chimiques ou du moins d'une certaine toxicité qui pourrait être transbordés, quels sont les processus utilisés pour empêcher les produits de se répandre dans l'eau pendant justement les transbordements, considérant le vent ou, etc. Alors on serait curieux d'entendre quels seront les processus.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. Bien sûr. Donc, à l'initiateur, s'il vous plaît.

Olivier Rochette

Bien sûr. Olivier Rochette, QSL. Donc, dans la présentation, d'entrée du jeu, j'ai fait référence au standard de l'industrie, c'est notamment à l'égard de la qualité de l'eau. QSL a différentes mesures de protection. La première, c'est que il existe des procédures standard opérationnelles pour chaque produit qui sont bâties par les équipes et qui sont utilisées comme guides en préparation aux opérations pour réduire le problème à la source. Une fois... parmi ces procédures-là, il y a également une veille météorologique, entre autres des vents. Le vent, dans le transport du vrac, est le paramètre le plus important à considérer pour faire ou non une opération.

Maintenant, une fois le navire à quai, QSL a breveté, a développé une solution il y a quelques années où finalement il y a une toile qui relie le navire au quai. C'est présenté dans l'étude d'impact. C'est une bâche qui empêche, finalement, les fuites au moment du déchargement entre le navire et le quai. La marchandise, donc, est transportée jusque sur la voie terrestre où elle est entreposée à l'intérieur ou à l'extérieur. Sur le site, ce qui est prévu, c'est un site de traitement qualitatif des eaux de ruissellement, donc composé d'un bassin de décantation et suivi d'un séparateur hydrodynamique.

Ces travaux-là ont fait l'objet d'une demande d'autorisation au ministère de l'Environnement préalablement, qui ont été initiés préalablement au processus d'étude d'impact et pour lequel il y a une autorisation. Et dans l'étude d'impact, il y a également un programme de suivi de la qualité de l'eau qui est prévu, au départ, pour... avant-travaux pour pouvoir avoir une condition témoin, et puis après en opération, dans les fossés périphériques et également à la sortie du système de traitement.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Le premier mécanisme, l'équipement auquel vous faisiez référence au moment de transporter du bateau, c'est bien le déflecteur à bâche. C'est bien ça?

Olivier Rochette

Exactement.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Super. Merci. Je me tourne vers le représentant de Transports Canada. Est-ce que vous êtes au courant de cet équipement qui permettrait de réduire les déversements accidentels à l'eau lors de transbordements? Avez-vous des données sur son efficacité, des expériences positives ou négatives?

Arezki Belounis

Arezki Belounis, inspecteur Sécurité maritime, Transports Canada. Non. Nous n'avons pas directement, comment dirais-je, des données sur ça, mais l'utilisation des bâches, elle réduit... énormément la dispersion... du produit au niveau de la mer. L'autre chose aussi qu'on surveille, c'est que quand on donne l'autorisation à un port ou au niveau de transbordement parce qu'il faudrait que ça soit fait selon la réglementation en vigueur, on s'assure que le produit n'est pas dangereux si jamais ça tombe à l'eau et si c'est dangereux, c'est interdit que ça tombe à l'eau et on impose au promoteur de prendre toutes les dispositions nécessaires pour que ça ne se... produise pas.

Maintenant, est-ce que... à mon niveau, moi, on ne tient pas de registre directement sur ça, mais le promoteur ou bien le chargeur ou bien le navire a l'obligation de nous rapporter tout déversement d'un produit qui est interdit? Et là, c'est la Garde côtière, enfin au niveau environnement, qui va s'en occuper et on ouvre ce qu'on appelle un réseau d'alerte pour voir c'est... quelle quantité du produit qui est tombée dans l'eau. Que c'est quoi son incidence et c'est quoi les mesures de mitigation qui ont été faites parce que tous les navires et tous les ports doivent avoir justement un plan d'intervention pour que ça ne... un plan de gestion ou bien un plan d'opération pour que cela ne se produise pas et si cela se produit, qu'est-ce qui doit être fait pour remédier à ça.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Donc, si je vous comprends bien, vous n'avez pas de données précises sur l'utilisation des bâches, telles que décrites par l'initiateur, mais vous reconnaissez que c'est une mesure qui aide à prévenir les déversements. Je vous ai bien compris?

Arezki Belounis

Effectivement.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Outre l'utilisation des bâches, est-ce que vous êtes au courant d'autres mesures qui peuvent être mises en place à l'étape du transbordement pour réduire le risque d'un déversement accidentel?

Arezki Belounis

Bien, en général, il y a certains ports qui vont avoir ce qu'on appelle un équipement de déchargement, qu'on appelle une suceuse. C'est un bras qu'on met à l'intérieur de la cale et puis le produit est aspiré, donc il y a un système de convoyeur qui relie directement le navire vers l'installation portuaire et il y a pas de produit qui tombe directement parce que c'est comme... un tuyau qui aspire par vis sans fin et ça envoie directement sur le convoyeur, donc il y a pas de produit qui tombe à l'eau.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Pour l'initiateur, est-ce que ce type d'équipement est compatible avec les matières que vous transbordez? Puis est-ce que c'est envisagé de l'utiliser?

Olivier Rochette

Ce qui était envisagé d'utiliser, c'est une trémie, donc une forme d'entonnoir dans lequel la grue du navire déverse, centralise pour une alimentation du convoyeur.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Et puis, pardon, je vous ai interrompu. Continuez. Allez-y.

Olivier Rochette

Je voudrais juste apporter certaines précisions additionnelles. QSL a des obligations de déclaration, effectivement, en cas de déversement. Transports Canada a fait référence au fédéral, mais il y a également une obligation de déclaration en vertu de l'article 20 de la LQE auprès du gouvernement provincial. Ceci étant dit, QSL n'a pas de mesure non plus sur... statistiques sur la récupération par les déflecteurs à bâches, mais c'est une mesure qui est répandue sur quasi l'entièreté des 64 terminaux où nous avons un historique d'opération et sur le terrain, il y a une efficacité éprouvée qui a été reconnue par l'entreprise.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Produits dangereux, matières, marchandises dangereuses, est-ce qu'il y aurait transbordement de ce type de matières dans les installations?

Olivier Rochette

Écoutez, c'est comme dans chaque port où on opère... avec la demande initiale, on a toujours une fiche signalétique. Et donc, en fonction de la fiche signalétique, il y a une analyse à l'interne qui va regrouper les gens en environnement, santé, sécurité, en vente, en opération. Et en fonction du site, il y a une évaluation à savoir si QSL est capable de faire ce transbordement-là de façon sécuritaire à l'intérieur des lois ou non. Maintenant, on analyse toujours en fonction de la demande qu'on a. On fait pas les opérations pour chaque demande, fait que c'est pas toujours faisable. Donc, dans le cas du nouveau port ZIP Sorel, ce serait la même procédure qui serait mise en place, que ce soit n'importe quel type de marchandise, qu'elles soient dangereuses ou non

Prunelle Thibault-Bédard

J'essaie de retrouver ma note. Vous me voyez fouiller dans mes pages. Il y avait une affirmation qui avait été faite... Ah! Voilà! Je l'ai. Dans l'étude d'impact, vous aviez indiqué qu'aucune matière... marchandise dangereuse susceptible de causer des dommages aux personnes, aux installations ou à l'environnement n'est anticipée être manutentionnée au terminal portuaire de la zone. Donc, pouvez-vous réconcilier juste la réponse, parce que ce que vous m'avez dit, c'est que si la demande est faite, puis qu'on est capable d'accommoder de façon sécuritaire, on peut le transporter. Mais il semblait ici avoir une intention qui était annoncée de ne pas transborder de la matière... marchandise dangereuse. Juste me réconcilier, là.

Olivier Rochette

Exact. Ça fait référence au processus dont je vous parlais. C'est que si... dans le cadre de ce processus d'analyse là, il y a un risque, alors à ce moment-là QSL... refuse de faire l'opération.

Prunelle Thibault-Bédard

Je comprends. Donc, il faut pas lire cette phrase-là comme disant aucun transbordement de marchandises dangereuses, mais plutôt aucun transbordement de marchandise dangereuse s'il y a un risque à l'environnement ou autre est identifié dans le processus.

Olivier Rochette

Exact.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Monsieur Lapointe, êtes-vous toujours avec nous? Oui. On va être rendus à votre deuxième question. Je ne vous vois plus, par contre. Est-ce qu'on peut, excusez-moi, monsieur Lapointe, est-ce qu'on... Ah voilà! Vous êtes là, je vous écoute.

Sylvain Lapointe

Alors, ma deuxième question concerne principalement le ruissellement des hydrocarbures. Considérant la barge qui sera dans le fond une barge flottante, est-ce qu'il y a quelque part un processus qui permet la rétention des hydrocarbures considérant la machinerie lourde qui circulera sur la barge? Et est-ce que l'exploitant envisage justement pour faciliter peut-être cette gestion-là, utiliser des huiles végétales pour sa machinerie?

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Donc, les mesures mises en place pour les risques de contamination de l'eau de surface par les hydrocarbures.

Olivier Rochette

Oui. Premièrement, il n'y a aucun ravitaillement de machinerie qui est prévu à l'intérieur d'une distance de 30 m de la berge. Deuxièmement, l'entreposage des hydrocarbures est avec bac de confinement. Troisièmement, si l'option pont et barge est retenue, la section pont va avoir un drainage pluvial comme n'importe quel pont et viaduc du Québec, donc il y a moyen d'intervenir

au point de captation. Et, en ce qui concerne la barge, bien c'est comme une embarcation. Donc, c'est la même chose qu'un navire qui accoste dans un port, c'est-à-dire que le pont n'a pas de système de collecte.

Prunelle Thibault-Bédard

Le pont n'a pas de système de collecte. Donc, advenant un déversement accidentel sur la barge, là on aurait une situation risquée pour l'environnement.

Olivier Rochette

On aurait une situation. Par contre, la barre est prévue avec un chasse-roue en périphérie pour s'assurer que la machinerie, et avec une zone... une peinture d'aire opérationnelle limite, donc le chasse-roue peut aussi faire acte de rétention, de confinement temporaire.

Prunelle Thibault-Bédard

D'accord, merci. Merci beaucoup, monsieur Lapointe, pour vos questions. Ah! Excusez-moi, j'oubliais le petit complément. L'huile végétale, est-ce que ça fait partie de ce qui a été considéré à ce stade?

Olivier Rochette

Ce n'est pas une solution qui a été considérée à ce stade, mais QSL peut l'analyser, regarder qu'est-ce que ça implique.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Merci, monsieur Lapointe.

Sylvain Lapointe

Merci à vous.

Prunelle Thibault-Bédard

Avec plaisir.

Maxime Dumontier, citoyen

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons prendre une dernière intervention avant une courte pause, donc j'inviterais Maxime Dumontier, s'il vous plaît.

Maxime Dumontier

Rebonsoir. Ma première question, en fait, fait suite à... j'ai bien compris que c'est l'initiateur qui va autoréguler en fait la mesure des dépassements s'il y a dépassement au niveau des poussières. Est-ce qu'on prévoit l'utilisation de lidar pour enregistrer les déplacements de poussière autour du site?

Prunelle Thibault-Bédard

À l'initiateur, utilisation de lidar?

Olivier Rochette

Olivier Rochette, QSL. Donc non, ce n'est pas une mesure prévue et connue.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Votre deuxième question, s'il vous plaît.

Maxime Dumontier

Ma deuxième : existe-t-il un plan de sécurité détaillé? Moi, j'ai un petit peu un problème avec le fait que là, il va y avoir du pétrole qui va être transbordé juste à côté des fertilisants. On est tous au fait de ce qui s'est passé à Beyrouth. Est-ce qu'on pourrait avoir un Beyrouth numéro 2 à Sorel-Tracy?

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Je vois deux volets à la question. Donc, s'il vous plaît, d'abord, nous parler du risque lié à la proximité entre les hydrocarbures et les matières transbordées dans vos installations... qui seraient transbordées dans vos installations, et d'autre part, un plan de mesures d'urgence mis en place pour encadrer ce risque.

Olivier Rochette

Merci, madame la présidente. Olivier Rochette, QSL. Donc, la proximité des réservoirs de Kildair ne pose aucun problème. Le réservoir de Kildair le plus rapproché est situé à environ 220 mètres de l'entrepôt et un incendie qui engloberait tout l'entrepôt n'aurait pas suffisamment de radiation thermique pour affecter l'intégrité des réservoirs de Kildair. Je m'excuse, c'est la première question. Est-ce que vous pouvez répéter la seconde question? Oh! Le plan...

Prunelle Thibault-Bédard

Le plan de mesures d'urgence, oui.

Olivier Rochette

Chaque site opérationnel chez QSL a un plan de mesures d'urgence puis un plan de prévention d'établi avant le lancement d'opérations sur un nouveau site. Ce plan-là est mis à jour sur une base annuelle et le risque d'incendie est une composante intégrée dans le plan de mesures d'urgence et le plan de prévention.

Prunelle Thibault-Bédard

J'avais également une question à ce sujet et là je ne la trouve plus dans mes notes. Je vais y aller de mémoire, pardonnez-moi si je manque de précision. Dans l'identification des risques technologiques qui étaient mentionnés, qu'en cas d'incendie dans vos installations et non pas chez Kildair, il pourrait y avoir à une certaine température émanation de certains gaz toxiques. La mesure pour réagir à cette situation qui était mise de l'avant, c'était de travailler en

collaboration avec la Municipalité qui pourrait intervenir. Je suis désolée de le faire de mémoire comme ça. Est-ce que mon résumé est juste par rapport à ce risque technologique qui avait été identifié?

Je vais tenter de retrouver ma citation pendant ce temps-là. 6.2. Ah! Oui. Voilà! Merci. Elle était sous mes yeux. Donc, je parle effectivement de certains composés de combustion et de dégradation qui, advenant un incendie, seraient toxiques. On parle d'oxyde d'azote, oxyde de phosphore, ammoniac, chlore, chlorure, etc. Et vous avez précisé que votre plan de mesures d'urgence prévoit que la Ville de Sorel-Tracy interviendrait. En fait, ma question est plutôt pour la Municipalité. Merci quand même. Est-ce que la Ville est préparée pour ce type d'incidents industriels. Votre micro, s'il vous plaît. OK. Voilà!

Carlo Fleury

Oui. Si vous me le permettez, madame la présidente, je donnerais la parole à notre directeur du Service incendie, monsieur Éric Bellerose.

Éric Bellerose

Bonsoir, madame la présidente. Alors, oui, le Service incendie est prêt à faire face à des situations tel que... a été décrit. De comparer à Beyrouth... il y a des gens qui pourraient l'expliquer mieux que moi. Les composantes qui ont été mises en cause à Beyrouth, entre autres, c'est des engrais, mais qui étaient aussi la composition d'explosifs qui a fait qu'il y a eu cette déflagration-là à Beyrouth. Maintenant, au niveau de la gestion d'intervention, pour nous, c'est une gestion d'intervention, et si il y a des matières dangereuses, bien on fonctionne avec CANUTEC. On a des collaborateurs autant au provincial qu'au fédéral qui peuvent nous assister. Mais oui, effectivement, on est en mesure d'intervenir sur les lieux.

Prunelle Thibault-Bédard

À l'aide de collaborateurs partenaires spécialisés?

Éric Bellerose

Tout à fait. Tout à fait. On a à notre disponibilité des véhicules, j'en prendrais... le type de *crash truck*, si on veut, un véhicule qu'on voit surtout dans les aéroports qui peuvent épandre une mousse rapidement et en grande quantité. Mais pour nous, il n'y a pas d'enjeu à ce niveau-là.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup.

Éric Bellerose

Bienvenue.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci pour vos questions. Nous allons prendre une courte pause. Allons-y pour un retour à 21 h 45. Ça vous donne un gros 13 minutes. Il nous reste encore 5 interventions au retour, donc allez reprendre un peu de force.

Pause

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons reprendre. Je vous inviterais à regagner vos sièges, s'il vous plaît. Merci de regagner vos sièges. Nous allons reprendre. Merci. Merci à tous et à toutes. Avant de poursuivre avec la période de questions, je vous informe que la commission a pris la décision de tenir une troisième séance de questions demain soir. Plusieurs personnes auraient aimé s'inscrire sur le registre ce soir, mais les places étaient déjà toutes prises. Donc on sent quand même un grand intérêt pour poser des questions. La commission a également plusieurs questions encore à poser, donc, on croit qu'il serait approprié de se donner également la soirée de demain soir. Donc si vous n'avez pas eu l'occasion de poser de questions ce soir, vous pouvez vous reprendre soit demain après-midi, à compter de 13 h 30, ou encore demain soir à compter de 19 h, même chose que ce soir. Sachez aussi que s'il y a certains sujets dont on a discuté jusqu'à maintenant qui sont d'intérêt puis vous vous dites j'aurais peut-être aimé qu'on aille un peu plus loin, les sujets vont revenir. Notre priorité ce soir, c'est de donner la parole au plus grand nombre de participants, participantes possibles. Donc oui, la commission ajoute quelques questions, mais on n'a pas posé toutes nos questions sur tous les sujets. Donc, on va continuer d'approfondir différentes thématiques demain après-midi et demain soir. Et c'est possible de votre côté également si une thématique a déjà été abordée puis avez une question qui va plus loin, il y a pas de problème de remettre cette thématique-là sur le plancher pour en discuter à nouveau. Ceci étant dit, poursuivons avec les questions.

Hélène Reeves, citoyenne

Prunelle Thibault-Bédard

J'inviterais madame Hélène Reeves, s'il vous plaît, à vous avancer à la table des intervenants.

Hélène Reeves

Bonjour, madame la présidente. Écoutez, alors oui, c'est peut-être une question qui est en lien avec une question qui a déjà été posée sur les émissions polluantes, je dirais des divers projets portuaires que les citoyens de Contrecoeur et de Sorel-Tracy vont devoir... avec lesquels y vont devoir vivre et de leur impact sur la santé humaine. Alors au niveau des dépassements de particules moyennes, à Contrecoeur, le port de Contrecoeur est déjà en dépassement. On est uniquement à la phase de construction. En principe, il y a 300 camions qui sont sur la route. Donc, on est loin des 1 200 camions par jour qui sont prévus. Et on a déjà des dépassements en mai et en juin de deux stations. Donc, pour ce qui est du port actuel à Sorel, moi, j'inviterais la commission à consulter le rapport provisoire de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, parce qu'on y lit ce qu'on peut y lire, ça n'est pas ce qui a été dit jusqu'à date.

Prunelle Thibault-Bédard

Votre question, s'il vous plaît?

Hélène Reeves

Oui. Donc, écoutez, là, ce qu'on voit, c'est que la Direction de la santé publique de la Montérégie a des données de surveillance qui indiquent une prévalence élevée de l'asthme en Montérégie, particulièrement chez les jeunes adultes, et qu'il y a une incidence accrue de maladies respiratoires et de cancers du poumon. Donc, et aussi... ce qu'on dit, c'est que la modélisation qui a été faite par le promoteur dans le rapport de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, ça dit que ça prévoit quelques dépassements des normes et critères des normes canadiennes de qualité de l'air ambiant, du *Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère* et de l'Organisation mondiale de la Santé aux résidences et aux récepteurs sensibles à proximité du sujet.

Donc, ma question c'est, est-ce que pour les citoyens de Contrecoeur et de Sorel-Tracy, on peut demander au ministère de la Santé ou au ministère de l'Environnement, de faire une évaluation vraiment globale de tous ces projets portuaires. Parce que nous, l'air qu'on respire et les maladies qu'on peut développer, c'est tributaire de tous ces projets-là. Il y a déjà un port de vrac à Sorel-Tracy, on prévoit un autre port de vrac à Sorel-Tracy, à Contrecoeur, il y a déjà un port de vrac, et là, on prévoit un port de conteneurs. Donc, c'est quatre projets portuaires dans la région et je souhaiterais, comme citoyenne, vraiment qu'on évalue les impacts globaux de ces projets-là.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Je vais renvoyer votre question vers le ministère de l'Environnement. De quelle manière, dans votre analyse des données relatives à la pollution atmosphérique, aux contaminants atmosphériques, de quelle manière est-ce que vous pouvez tenir compte des effets cumulatifs des autres développements portuaires de la région?

Gérard Denis

Il y a un premier niveau qui est au niveau de la modélisation, justement des concentrations de contaminants parce que cette modélisation-là prend en compte les contaminants qui sont dans l'air ambiant à l'heure actuelle et la contribution éventuelle du projet. Oui, donc c'est donc la contribution éventuelle du projet. Donc, les impacts cumulatifs des projets périphériques, si on veut-là, sont déjà pris en compte dans cette modélisation-là. Ensuite, pour aller un petit peu plus loin au niveau des impacts cumulatifs, je vais passer la parole à ma collègue Simone.

Simone Gariépy

Simone Gariépy, ministère de l'Environnement. Au niveau des impacts, de la prise en compte des impacts cumulatifs, le ministère utilise notamment l'approche d'atténuation éviter - minimiser donc qui... permet la prise en compte des effets cumulatifs. Donc l'initiateur doit identifier les mesures qui permettent d'éviter, de réduire ou de prévenir les conséquences qui résultent de la combinaison des effets de son projet avec celles d'autres activités environnantes. Pour la prise en compte de l'ensemble des projets portuaires, donc, le ministère développe actuellement un processus d'analyse qui s'appelle l'évaluation environnementale stratégique et régionale pour améliorer la prise en compte des impacts cumulatifs puisque l'évaluation environnementale par projet limite la prise en compte, effectivement là des impacts cumulatifs, notamment à l'échelle géographique et temporelle. Donc, c'est ce que je pourrais ajouter. Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Au sujet de ce que vous venez de mentionner, vous dites que c'est une approche qui est en développement à ce jour. Est-ce que l'approche pourra être prise en compte, pourra être appliquée par le ministère dans l'évaluation environnementale, dans l'analyse environnementale du présent projet? Et si oui, de quelle façon?

Simone Gariepy

Excusez-moi, je cherche la réponse la plus précise possible.

Prunelle Thibault-Bédard

Aucun problème. On aime ça les réponses précises.

Gérard Denis

En attendant, ce que je pourrais me... rajouter là, c'est que là, en ce moment, l'étape qui a été franchie, c'est la recevabilité de l'étude d'impact. Donc là, la seule chose qu'on a regardée, c'est à savoir, est-ce que toute l'information qu'on avait besoin pour faire notre analyse, puis quand je dis notre, c'est oui ministère de l'Environnement, mais c'est tous les experts des ministères et organismes qu'on consulte. Donc, s'assurer qu'on avait toute l'information qui était nécessaire pour faire une analyse complète. Donc, effectivement, si y a des dépassements au niveau des contaminants, mais au niveau du climat sonore, au niveau de toutes les autres sphères qui sont étudiées, mais là, c'est dans cette étape-là qui est l'analyse environnementale qui vient de débiter que ces problématiques-là, on va dire, vont être adressées. Donc, oui, la modélisation démontre qu'il y a des dépassements à l'extérieur du site du projet, cependant, ça veut pas dire que c'est ce qui va être... que ça va être la situation qui va être réellement sur le terrain parce que l'analyse a pas été faite puis l'optimisation du projet a pas été complétée. Donc, c'est quand même, je pense, un détail important.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Pour laisser un peu plus de temps à madame Gariepy pour chercher sa réponse, j'ai moi aussi une question supplémentaire. Vous avez indiqué un peu plutôt qu'une manière de tenir compte des effets cumulatifs, c'est de considérer les émissions attribuables au projet et de les additionner, si on veut, à la concentration initiale du milieu ambiant. Donc, on tient compte des autres sources d'émissions atmosphériques comme mon espèce de donnée de base, et à cela, on ajoute le projet. J'ai deux questions par rapport à ça. Est-ce que cette approche permet de tenir compte d'un projet qui est en développement? Madame Reeves parlait justement du port de Contrecoeur qui est pas... Est-ce qu'il entre dans le bruit de fond au moment de faire cette étude-là ou ce qui est toujours en développement est plus difficile à saisir dans ce que vous décrivez?

Gérard Denis

Oui. En fait, c'est vraiment les émissions qui sont en cours. Donc, étant donné qu'on se base sur des données réelles pour l'état actuel, bien si les émissions ne sont pas encore émises, elles seraient pas comptabilisées.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Et vous dites : « on se base sur les données réelles ». Or, dans l'étape de la recevabilité dont vous parlez dans les questions que vous avez posées à l'initiateur. Il y a eu une discussion en lien avec les données utilisées pour établir la concentration initiale pour justement les modélisations atmosphériques et au départ, l'initiateur avait fait usage de stations de qualité de l'air dans d'autres régions. Vous avez jugé que c'était pas suffisamment représentatif. Par conséquent, vous avez informé l'initiateur d'autres options. Parmi celles-ci, il y avait le fait d'utiliser les valeurs, je vais me permettre de les appeler standards, de l'annexe K du *Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère* et c'est l'option qu'a retenue l'initiateur pour ajuster sa modélisation. Comment est-ce que le fait de recourir à des valeurs standards nous permet de représenter la particularité d'une région et de tenir compte, justement, des effets cumulatifs? Est-ce que c'est possible de le faire en utilisant une valeur standard?

Gérard Denis

Pour ce niveau de précision là, je vais avouer qu'il faudrait qu'on prenne la question en délibéré, là. On a un expert qui va être en mesure de nous fournir une réponse, mais probablement pas là, en séance tenante.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. On attendra effectivement plus de détails. Madame Gariepy, je reviens vers vous. Avez-vous pu trouver des informations un peu plus précises sur cette évaluation stratégique?

Simone Gariepy

Oui. En fait, c'est un processus qui est prévu par la Loi. Il y a eu des modifications à la *Loi sur la qualité de l'environnement* qui ont permis d'introduire ce nouvel outil. C'est un processus qui est volontaire. Donc, il faut qu'il y ait un initiateur qui soit volontaire pour amorcer ce processus d'analyse là sur un sujet ou un sujet qui préoccupe... la population ou sur un ensemble de projets qui concernent un secteur d'activités en particulier. Dans le cadre du projet qui nous concerne, l'analyse qui est prévue... Excusez-moi, je vais juste reprendre mes notes. L'analyse-là qui est prévue doit dépasser les effets directs du seul projet et considérer la combinaison des aménagements des projets ou des activités qui sont présents ou qui sont raisonnablement prévisibles. Donc, la portée spatiale et temporelle doit être évaluée pour chacune des composantes du projet et elle peut varier en fonction des composantes du projet.

Puis ensuite, les projets connexes ou les projets, par exemple, à proximité, ne peuvent pas être ignorés, doivent être considérés et doivent être intégrés dans l'analyse des interactions et des effets cumulatifs par l'initiateur de projet. Évidemment, si les effets sont jugés préoccupants, des mesures d'atténuation et de suivis doivent être prévues et le ministère a le pouvoir par la Loi d'imposer des suivis, des conditions, par certains articles de la Loi.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. J'aimerais revenir vers le ministère de la Santé. Pour replacer les dépassements qui ont été identifiés à l'égard des particules, particules 2,5, particules totales, compte tenu plus particulièrement du portrait de la santé publique de la région de Pierre-De Saurel, un portrait qui

indique, comme vous l'avez mentionné madame Reeves, la prévalence d'asthme, de cancer du poumon supérieur... aux données régionales de la Montérégie et aux données du Québec. Donc, à la lumière de ce contexte régional, comment est-ce que vous interprétez? Comment est-ce que vous... Qu'avez-vous à nous dire au sujet des données révélées dans l'étude d'impact?

Christine Blanchette

Là, j'ai pas le détail des données. Si j'y va en termes de constat général, oui, souvent on a des données sanitaires qui nous indiquent la prévalence de certaines maladies. Plus... davantage dans la région de Sorel, mais je vais dans la grande région de Sorel et pas seulement Sorel-Tracy. Bon, c'est sûr qu'il y a un passif historique industriel lourd qui est là... depuis longtemps, donc ça, c'est la... puis ce qui fait en sorte que c'est très difficile d'identifier une seule entreprise, je vais dire, fautive, et je mets des gros guillemets sur le fautive. C'est-à-dire... parce que si on a, par exemple, quand on a des citoyens qui font des plaintes, là on s'assoit avec le ministère de l'Environnement puis on essaye de voir c'est quoi... là on va faire par exemple une évaluation de la qualité de l'air. Mais, à chaque fois, c'est très difficile d'identifier et dire... l'élément problématique vient d'un endroit plutôt qu'un autre parce que le parc industriel étant grand à Sorel, il y a presque plusieurs entreprises, c'est difficile de trouver une cause unique.

Maintenant, il faut savoir aussi que dans la région de Sorel-Tracy, il y a d'autres facteurs qui peuvent rentrer en ligne de compte comme par exemple l'accès à des soins de santé, le fait de... comment je dirais ça? Le niveau de scolarité, la prévalence des fumeurs, il y a... une prévalence plus grande de fumeurs dans la région de Sorel-Tracy. Donc, ça, c'est un élément qui va contribuer à... par exemple, à hausser les taux de cancer du poumon qui pourraient être notés dans la population. Ça sera pas nécessairement juste à cause de la qualité de l'air. Il y a le fait qu'il y a des fumeurs aussi qui va entrer en ligne de compte. Comme je mentionnais, bien des facteurs socio-économiques, l'accès à l'éducation, aux soins de santé, le fait de... la qualité de l'alimentation, sont tous des facteurs qui vont moduler les... impacts sur la santé, donc peuvent être des facteurs qui vont expliquer une hausse plus importante de problèmes de santé dans une région plutôt qu'une autre par rapport à la moyenne montérégienne, par exemple.

Prunelle Thibault-Bédard

Le fait que cette population-là soit plus vulnérable, même si la cause n'est pas nécessairement directement attribuable à des émissions industrielles, mais le fait que la population soit plus vulnérable, est-ce que ça renseigne, influence la position que le ministère de la Santé peut prendre à l'égard de certains projets? Ce que j'entends dans votre réponse, ça me semble... vous m'avez donné des éléments un peu plus dans la manière dont on va réagir en cas de plainte. Mais est-ce qu'il y a quelque chose dans la prévention qui serait davantage mis de l'avant à l'égard justement de nouvelles sources possibles d'émissions en présence d'une population plus vulnérable?

Christine Blanchette

Bien, c'est sûr que nous, on va toujours préconiser la précaution, donc c'est sûr que à une entreprise ou à un projet, on va toujours miser ou capitaliser sur le fait de réduire à la source les émissions. Donc, si au départ, l'entreprise comme QSL, par exemple, ici, s'attend à émettre des

polluants, des contaminants, des poussières, bien c'est sûr que nous on va... recommander au ministère de l'Environnement, parce que nos recommandations vont aller au ministère de l'Environnement. Ça va être de dire on souhaite, parce qu'on ne peut pas imposer, mais on recommande fortement qu'il y ait des mesures de prévention ou de précaution qui soient mises en place comme l'installation et donnant... je ne sais pas, on parlait de convoyeurs tantôt ou d'éléments pour diminuer l'épandage d'abat-poussière ou des choses comme ça. C'est des choses qu'on va recommander. Donc, ça va être là-dessus qu'on va capitaliser parce qu'on n'a pas le pouvoir légal. C'est pas nous qui allons émettre le décret, donc on recommande au ministère de l'Environnement des mesures de prévention, de protection.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Je vais prendre votre deuxième question, madame Reeves, s'il vous plaît? Est-ce qu'on peut avoir le micro de madame Reeves? Oui. Ça y est. Vous êtes en onde.

Hélène Reeves

Oui, j'ai parlé des quatre ports qui nous affectent, qui affectent la qualité de l'air, mais il y a aussi la zone industrialo-portuaire. Et là, je sais pas qui devrait évaluer les impacts ou qui pourrait évaluer les impacts de la zone industrialo-portuaire, mais moi, je peux constater quand je passe le long de la 30 qu'il y a eu une déforestation massive. Je sais pas combien d'arbres ont été coupés. Le maire de Sorel-Tracy m'a répondu que c'était des arbres qui n'étaient pas de bonne qualité. Mais ce que j'ai vu, moi, c'est des pins, des sapins, des résineux qui sont centenaires, qui sont énormes. Alors, l'impact de ça, de cette déforestation, de l'ajout d'autres activités industrielles dans cette zone industrialo-portuaire et bien ça fait encore plus d'émissions, de trafic, de camions, etc. Donc, il y a quatre projets portuaires plus une zone industrialo-portuaire.

Prunelle Thibault-Bédard

Êtes-vous capable de me reformuler ça en question?

Hélène Reeves

Oui. Je reformule la question. Est-ce que cette zone industrialo-portuaire, on a évalué aussi ses impacts?

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. Bon. Bien sûr, on va se recadrer. Ici, on examine le projet de l'initiateur. Le projet de l'initiateur se situe, oui, dans la zone industrialo-portuaire. Pour ce qui est de l'abattage d'arbres, étant donné que le projet de l'initiateur ne comporte pas l'abattage d'arbres, c'est difficile de parler d'un impact cumulatif sur l'abattage des arbres. Ce que vous me décrivez, bien sûr, c'est pas un élément sur lequel j'ai fait des lectures, mais je comprends que dans le cadre d'autres projets avoisinants, il y a eu des arbres qui étaient coupés. Je... si vous me permettez, je reformulerais votre question.

Hélène Reeves

Allez-y.

Prunelle Thibault-Bédard

On va voir si ça vous correspond bien. Puisque vous parlez ici de la zone industrialo-portuaire, je me tournerais vers la municipalité et je... demanderais si dans la vision de développement de la zone, vous avez déjà parlé tout à l'heure des zones boisées... dans l'emprise Hydro-Québec qui serait préservée. Donc, quelle est votre vision globale quant à notamment la protection du couvert forestier dans le contexte, sachant que tout ça est imbriqué, bien sûr, avec les enjeux de qualité de l'air avoisinante? Donc, si vous voulez aborder cet aspect.

Carlo Fleury

Bonjour, Carlo Fleury.

Prunelle Thibault-Bédard

Peut-être, excusez-moi de vous interrompre, si votre ordinateur collabore, est-ce qu'on pourrait projeter, reprojeter la carte de la zone industrialo-portuaire juste pour peut-être qu'on ait sous les yeux pour tous? Si ça marche. Sinon, dans l'étude d'impact, je pense que vous avez les vues Google Maps en bon français de la zone entière. S'il vous plaît?

Olivier Rochette

Est-ce que je pourrais prendre avantage du temps pour apporter une précision en lien avec la première question? Lors des discussions sur le domaine de modélisation et les résultats de modélisations avec les experts du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, il y a eu des discussions entourant l'utilisation du fameux facteur K versus les stations. Donc, si jamais vous avez des questions, notre expert en qualité de l'air peut expliquer pourquoi l'utilisation du facteur K a été considérée dans l'étude d'impact.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. La commission en prend note. On y reviendra peut-être dans une autre séance de questions. Merci.

Julie Tremblay

Je vais partager à l'écran une des images qu'on avait là, qui illustre les routes de camionnage, mais on voit bien...

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. Merci. C'est un peu loin.

Carlo Fleury

Oui. Parfait. Donc, mon micro fonctionne? Oui. Bonjour. Carlo Fleury, directeur général de la Ville de Sorel-Tracy. Donc, comme je le mentionnais tout à l'heure, si on se limite à la zone industrialo-portuaire Saint-Laurent, qu'on voit à l'écran, les futurs projets et les projets sur lesquels on travaille actuellement ne vont pas nécessiter un déboisement important. Je vous dirais que au moins 75 à 80 % de la zone boisée actuelle va le demeurer. Il y a peut-être un projet qui va nécessiter un déboisement, mais on n'est pas situé dans la zone à haute valeur

écologique, qui a été identifiée par les différentes études récentes, qui elle est située sous la ligne électrique qui traverse le fleuve et qui elle, est identifiée comme étant d'abord une zone... une servitude de non-construction sous laquelle il peut pas y avoir de développement et bien c'est sous cette zone-là que le boisé le plus important se situe.

Madame fait référence à un déboisement important lorsqu'on passe sur l'autoroute 30. Oui, effectivement, c'est le projet TDF qui est un projet d'importance en termes de superficie exploitée et effectivement les inventaires qui avaient été faits à ce niveau-là n'avaient pas relevé et identifié de boisés de haute valeur et avec une densité importante. C'est vrai que la canopée, elle était haute, ces arbres-là étaient hauts, mais c'étaient des arbres qui étaient dépourvus de canopée significative et c'est pour cette raison-là qu'on avait autorisé notamment ce projet-là.

La Ville... Depuis ce temps-là, la Ville a pris une position un peu plus, je vous dirais, a adopté une vision un peu plus franche en matière de développement durable et de respect, notamment de la canopée existante. On s'est doté d'une Politique de l'arbre avec des objectifs, somme toute, assez ambitieux, c'est-à-dire qu'on souhaite augmenter notre canopée et non pas juste la maintenir. Et on exige dorénavant de nos promoteurs, de nos développeurs, de conserver 20 % du boisé existant pour tout projet, que ce soit commercial ou industriel. Et il y a des obligations de reboiser sur le terrain et si c'est pas possible parce que la configuration du terrain le permet pas, parce que la topographie ne le permet pas ou autres contraintes du genre, bien les entreprises sont obligées de reboiser ailleurs sur des terrains qui ont été identifiés par la Ville.

Mais la zone industrialo-portuaire, on l'a aussi imaginé sur le moyen-long terme dans un concept de parc biophilique, c'est-à-dire que... nos exigences en matière de conservation du boisé existant, ces exigences-là sont un peu plus élevées et on a, juste pour vous rassurer, il y a des entreprises qui, dans le courant des quatre dernières années, ont souhaité venir s'établir chez nous et qui... n'étaient pas en mesure de faire leur implantation en fonction de nos exigences, puis ces entreprises-là, on les a refusées, on les a référées à d'autres parcs industriels à l'extérieur.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Merci, madame Reeves, pour vos questions.

Elsa Dansereau, citoyenne

Prunelle Thibault-Bédard

J'inviterais madame Elsa Dansereau. Elle a été répondue. Merci beaucoup.

Michel Pagé, citoyen

Prunelle Thibault-Bédard

Monsieur... par téléphone, monsieur Michel Pagé.

Michel Pagé

Madame la présidente, est-ce que vous m'entendez?

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous entends bien, oui.

Michel Pagé

Très bien. Donc je vais lire ma question qui est un peu... longue, mais qui est explicite. Madame la présidente, pourriez-vous communiquer, énoncer, ci-après au public et demander au promoteur et à la ZIP de la Ville de Sorel, s'ils ont déjà réfléchi en profondeur, en termes de santé pour les enfants, à long terme, de morbidité et de mortalité, autre mot, en termes d'effets cumulatifs, interactifs et additifs sur la santé environnementale et de l'environnement, et s'ils comprennent la Déclaration des Nations Unies que je lis ci-après.

Lundi, hier, c'était la journée internationale de l'environnement. Alors, la Déclaration des Nations Unies dit qu'un environnement sûr et sain « est un droit humain ». Pourtant, 99 % d'entre nous respirons de l'air pollué, et... ce qui a des répercussions sur tous les aspects de notre vie, de notre santé, sur l'économie en passant par l'environnement et l'équité sociale. Qui peut contribuer à assainir l'air? Les gouvernements? Les Villes? Les Municipalités? Les entreprises? Les investisseurs? Les organisations internationales? Et vous? Chacun d'entre vous? Et il y avait aussi un petit aparté toujours des Nations Unies qui disait que « ensemble, nous pouvons assainir l'air ». Voyez-vous, alors c'est pas ce que nous observons ici. Alors la question, je reviens à la question initiale qui a été posée. Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

La question initiale était de savoir comment est-ce que l'initiateur et la Municipalité en lien avec la zone industrialo-portuaire...

Michel Pagé

Dans l'ensemble du projet.

Prunelle Thibault-Bédard

... assurent la santé, compte tenu des enjeux que vous avez mentionnés, c'est bien ça?

Michel Pagé

Ce qu'ils ont fait pour les enfants à long terme, la morbidité, la mortalité. En autres mots, c'est pas mal ce que j'ai dit. Je peux répéter si vous voulez, c'est vrai que c'était...

Prunelle Thibault-Bédard

Non. Non. Non. Ça va. C'est juste que votre question était en début d'intervention, puis ensuite, avec les ajouts que vous avez faits, vous me pardonnerez, j'ai un peu perdu le fil. Je veux m'assurer de bien retransmettre votre question afin que vous ayez la réponse que vous attendez.

Michel Pagé

En gros...

Prunelle Thibault-Bédard

Vous la formulez de façon très large. Pouvez-vous rattacher cette question au projet?

Michel Pagé

Bien, elle est évidente parce qu'on parle de santé de l'air et qualité de l'air.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui.

Michel Pagé

Or, la déclaration des Nations Unies cible exactement les promoteurs ici et la Ville de Sorel.

Prunelle Thibault-Bédard

Donc, vous voulez savoir qu'est-ce que l'initiateur met en place pour respecter l'esprit de cette déclaration et protéger la santé de tous?

Michel Pagé

Tout simplement est-ce qu'ils sont conscients de leur devoir fondamental envers les enfants qui, demain, développeront des maladies, alors que... envers la population qui a... un droit humain au respect de la qualité de l'air.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Merci. Je comprends mieux, merci. Encore une fois, je vais me permettre de reformuler un peu. J'espère que je vais faire justice à votre question. Monsieur Pagé fait état d'un droit à la santé. Il relie ce droit à la santé à la qualité de l'air. On comprend le lien avec l'étude d'impact qui démontre certains dépassements. Le droit à la santé, qui en est le gardien? Est-ce que l'initiateur doit prendre directement des mesures pour garantir ce droit à la santé ou est-il qui y a d'autres mécanismes? Vous me voyez un peu là, je sais que je demeure large mais j'essaie de bien rattacher le questionnement plus général qui a été transmis par monsieur Pagé avec notre discussion de ce soir. Sur qui repose la responsabilité de s'assurer que ce droit à la santé est pris en compte et que les mesures appropriées, les liens appropriés sont faits avec un projet plus concret comme celui de l'initiateur? Est-ce que... ça va? Je m'adresserais au ministère de l'Environnement, ministère de la Santé, j'aimerais vous entendre?

Michel Pagé

Et au promoteur, s'il a une conscience?

Prunelle Thibault-Bédard

On va commencer par regarder qui repose dans la compréhension actuelle de notre cadre légal, sur qui repose cette responsabilité-là. Puis effectivement, on va aller faire un petit tour après pour voir si l'initiateur a un rôle à jouer.

Gérard Denis

Gérard Denis, ministère de l'Environnement. Premier niveau de réponse que je pourrais donner, c'est que les normes puis les critères qui sont compris au *Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère* sont établis notamment afin de réduire les risques sur la santé de la population, notamment les individus les plus vulnérables. Bon, il y a l'article 20 aussi de la *Loi sur la qualité de l'environnement* qui dit que « Nul ne peut rejeter un contaminant dans l'environnement [...] au-delà de la quantité ou de la concentration déterminée par la présente loi ». Ces contaminants-là, ça inclut les particules aériennes, les gaz, les odeurs. Donc, il y a un certain encadrement qui est fait au niveau de la santé, à ce niveau-là. Cependant... potentiellement que ma collègue au niveau du MSSS aurait plus d'informations à ajouter à ce niveau-là.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Madame Blanchette. Pouvez-vous compléter?

Christine Blanchette

J'ai pas saisi exactement ce que mon collègue voulait dire... sa dernière phrase, là. En fait, peut-être que je vais y aller aussi de façon générale, on pourra se compléter, en fait, parce qu'on... c'est sûr que le ministère de l'Environnement et le ministère de la Santé travaillent en collaboration en général. On travaille en santé environnementale, donc ça le dit là. J'essayais de retrouver l'article de loi qui référerait à ça.

Comme disait mon collègue, effectivement, les normes environnementales sont faites pour protéger la santé humaine et l'environnement. Donc, on présume, raisonnablement, que si les normes et les critères environnement... les lois environnementales sont respectées, il y aura protection de la santé. Donc une partie, je dirais, de la protection, de la responsabilité de la protection de sa santé revient au ministre de l'Environnement dans la mesure où il doit faire appliquer ses lois et règlements.

Au niveau de la Santé publique, on a la *Loi sur la santé publique*, donc oui, on a un rôle de protection de la santé et de la population. Par contre, notre pouvoir s'arrête là où le pouvoir d'un autre ministère entre en jeu. Donc, nous, on peut pas se substituer à un autre ministère qui aurait juridiction. Comme par exemple, on peut émettre des recommandations sur les transports, mais ultimement, c'est le ministère des Transports qui a préséance. Même chose pour l'environnement. Donc, quand on parle de, par exemple, respecter les normes de qualité de l'air afin de protéger la santé de la population, bien nous, on va pouvoir... on peut émettre des recommandations au ministère de l'Environnement en lui disant on veut que un promoteur X Y respecte les normes environnementales, mais on... pour invoquer un élément plus fort, puis là, j'arrivais pas à retrouver l'article de loi précis de la santé publique, mais bref, sachez que dans la loi de santé publique, ça dit si le directeur de santé publique estime qu'un partenaire,

gouvernemental ou peu importe, ne remplit pas ses obligations, le directeur de santé publique peut imposer à cette entité-là, cet organisme-là, de faire respecter ses lois et règlements.

Donc, mais là, on arrive dans des cas vraiment très exceptionnels et de manquement flagrant. Avant d'arriver à ce stade-là, il y aurait eu beaucoup d'échanges, de collaborations, de recommandations, de... disons qu'on irait pas avec la méthode forte, avec... imposer... invoquer un article de loi pour imposer à un partenaire de faire quelque chose. Fait que ça répond en partie, j'imagine, à la question. Je dirais que dans ce cas pris dans l'exemple, dans la situation qui nous concerne actuellement, bien on aurait une responsabilité partagée entre le ministère de l'Environnement et le ministère de la Santé.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. Et du côté de l'initiateur maintenant, comment vous voyez votre rôle à travers le cadre qui a été défini par le ministère de l'Environnement et de la Santé?

Olivier Rochette

À différents niveaux là, premièrement, nous avons la même présomption, c'est-à-dire que le respect des normes aidait à réduire les risques sur la santé. Maintenant, monsieur Pagé a fait référence aux Nations Unies. Dans la présentation aujourd'hui, nous étions fiers de souligner que QSL était la première entreprise à joindre le pacte. Dans le cadre du pacte, il y a justement des engagements volontaires sur lequel les entreprises s'engagent à mesurer, à limiter l'empreinte carbone et leurs rejets atmosphériques nocifs. Ce sont des initiatives comme ça qui ont amené dans un de nos terminal à réduire sur quelques années de plus de 50 % nos émissions de GES. Et vous savez là, on faisait référence à une opération sur plus d'une soixantaine de terminaux. Il y a beaucoup de terminaux portuaires qui sont vraiment au cœur des périmètres urbains, dans lequel on a une proximité vraiment avec le milieu environnement... la vitalité urbaine. Dans tous les cas, comme je le mentionnais précédemment, avec l'analyse des produits, chaque site a ses particularités. Donc, on a toujours une possibilité d'avoir l'amélioration continue et l'exemple des canons à eau, l'exemple des convoyeurs couverts, l'exemple des vannes de contrôle dans les trémies... des vannes de régulation, ce sont tous des mesures qu'on a déjà éprouvées, qu'on a déjà dû déployer à certains endroits pour améliorer notre performance.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Monsieur Pagé, votre deuxième question, s'il vous plaît?

Michel Pagé

Donc, il n'y a pas de deuxième question. Je vous en remercie. Le commentaire est explicite. Je voulais savoir si le projet respectait le droit humain, le droit à un environnement sûr et sain. Moi, ma conclusion, c'est que non. Actuellement.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci pour votre question.

Sylvain Paul-Hus, citoyen

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons passer à monsieur Sylvain Paul-Hus. Avant de vous donner la parole, pardon, monsieur Pau-Hus, juste un mot pour vous aviser, après monsieur Paul-Hus, il nous reste une dernière inscription, c'est monsieur Soulière. Étant donné l'heure un peu tardive, il est presque 22 h 30, j'ai pris la décision de ne pas rouvrir le registre à nouveau pour ce soir, mais nous aurons l'occasion de poursuivre les questions demain après-midi et demain soir, comme je l'ai mentionné un peu plus tôt. Donc, monsieur Paul-Hus, on vous écoute.

Sylvain Paul-Hus

Merci. Ma première question, c'est en rapport évidemment avec le camionnage. QSL va sous-traiter le camionnage. Mais bien que QSL va sous-traiter le camionnage, QSL ne peut pas se déresponsabiliser vis-à-vis les impacts négatifs sur l'environnement causés par le camionnage qui est requis pour ses opérations. Un projet de développement durable doit aussi s'occuper des impacts environnementaux créés par ces sous-traitants. Suite aux révélations sur les données mentionnées plus tôt par monsieur Rochette, il y aura entre 80 et 112 passages supplémentaires de camions par jour entre 7 heures et 19 heures. Alors, qu'est-ce que QSL va concrètement faire pour adresser les préoccupations grandissantes exprimées par les résidents du secteur en rapport avec le camionnage dans le cadre de ce projet de développement durable?

Prunelle Thibault-Bédard

Est-ce que vous pourriez mentionner... vous dites, les préoccupations exprimées en regard du camionnage. Je crois qu'il y en a plus qu'une. Est-ce que vous voulez qu'on touche davantage par exemple à l'enjeu du bruit généré par le camion, la... sécurité pour le partage de la route. Juste peut-être nous préciser un peu lesquelles de ces préoccupations-là vous aimeriez que l'initiateur aborde plus précisément.

Sylvain Paul-Hus

Les trois vont ensemble. En fait, c'est l'augmentation du trafic et la façon de circuler sur Marie-Victorin. On empiète sur la voie, sur les pistes cyclables, on empiète sur la voie à contresens pour être capable de tourner au coin de la rue. Alors ça, ça en est un. Évidemment, le bruit en est un deuxième avec une augmentation de la fréquence des camions, ça veut dire que de façon plus fréquente, on va entendre les bruits des freins Jacobs, le bruit d'accélération des camions, puis évidemment la sécurité des cyclistes, des piétons et des gens qui circulent en patins à roues alignées des deux côtés de la rue. Pour moi, c'est lié, là.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Merci. Donc, à l'initiateur, pouvez-vous nous parler, s'il vous plaît, des mesures d'atténuation intégrées à votre projet qui visent à réduire les différents effets de l'augmentation de la circulation?

Olivier Rochette

Oui, bien sûr. En ce qui concerne, premièrement, le nombre de camions là, QSL a pas mentionné, 112 là. Le 40 est un maximum théorique, c'est démontré par la pratique qu'on vit déjà entre le transfert des commodités du port de Saint-Joseph vers le port de... bien vers le terminal, l'entrepôt de la ZIP.

Donc, en ce qui concerne les mesures d'atténuation sur la sécurité, là, QSL a déjà mis en place un système de prise de rendez-vous pour le camionnage de façon, justement, à pouvoir étaler, éviter les files d'attente, etc. Également, il y a de l'information qui est véhiculée, là. Actuellement, ce ne sont pas des sous-traitants, ce sont les camions du client qui viennent sur le parcours obligatoire pour le camionnage. Et il y a également un écriteau qui a été mis en place pour expliquer la direction des camions à la sortie du terminal. Donc, au niveau de la sécurité routière, on y est.

Il y a eu également là, monsieur Paul-Hus mentionnait d'entraves ou, en tout cas, de débordements de la voie, dans l'étude de circulation par l'équipe d'Atkins, y a pas d'enjeux parce que le tracé, essentiellement, on... tu peux peut-être, Julie, le remonter, mais emprunte une route provinciale du MTQ qui est habitué à ce... type de transport-là qui a un débit journalier moyen annuel déjà de 1830 à 1980 en période estivale camions. Donc, c'est déjà configuré pour le transport lourd. Par la suite, ça emprunte la route Joseph-Simard, qui est une route... Tu le partages pas à l'écran? Qui est une route... OK. Donc, qui est une route municipale, mais à caractère industriel, donc encore là conçue pour un gabarit à notre connaissance là, de camionnage lourd pour le type de camions qui sont envisagés pour nos opérations et ensuite prend la voie de service le long de l'autoroute.

Donc, ce sont vraiment... c'est vraiment un parcours qui est conçu en géométrie routière pour ce type de trafic là et avec des débits qui le démontrent. Maintenant, au niveau du bruit, j'aimerais laisser la parole à Nicolas Garcia, qui a fait l'étude sur le climat sonore. Nicolas pourra donner des précisions sur l'impact d'un transport camion sur la voie routière et sur la prise en compte du camionnage dans la modélisation du bruit.

Nicolas Garcia

Oui. Bien sûr. Bonjour. Donc, Nicolas Garcia, responsable de l'étude d'impact sur le climat sonore. Julie, est-ce que tu voudrais, s'il te plaît, présenter la diapo numéro 48, spécifique au bruit du camionnage? Merci. Donc, merci pour la question. Donc, comme le mentionnait monsieur Rochette à l'instant, le camionnage va emprunter la route 132 qui accueille déjà plus de 1 800 véhicules chaque jour en moyenne sur l'année, dont 7 % de camions, ce qui représente environ 130 camions par jour sur cette route actuellement, auxquels viendront s'ajouter les camions du projet dont les nombres ont été mentionnés tout à l'heure. Et donc, nous avons évalué l'impact sonore ou l'incidence sonore de ce camionnage sur le climat sonore qui était déjà existant et on est abouti au résultat que l'ajout du camionnage... n'augmenterait pas le niveau sonore plus d'un décibel. Alors, une augmentation d'un décibel, c'est négligeable pour l'oreille humaine. Donc, voilà ce que je peux dire sur le bruit du camionnage en fait, l'effet, le nombre de camions comparativement au nombre de camions déjà existants et plus le nombre de véhicules aussi circulant sur cette route sera marginal.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Votre réponse m'amène à d'autres questions. Commençons par le bruit parce que c'est le dernier point dont on a parlé. Ma question est pour le ministère de l'Environnement et ministère des Transports également, puisqu'il est question de bruit routier. Comment est-ce que l'augmentation qui a été décrite par monsieur Garcia, donc environ un décibel, comment est-ce que cette augmentation du... bruit du trafic va être prise en compte dans le cadre de l'analyse environnementale du projet? Puis je me permets de préciser ma question un peu là, je sais que à la fois au ministère de l'Environnement et au ministère des Transports et de la Mobilité durable, vous avez de part et d'autre une note d'instruction ou directive quant à la façon de tenir compte du bruit dans le cadre d'une étude d'impact et je sais que chacune de ces approches-là a une portée et la portée n'inclut pas nécessairement les sources de bruit mobile. Donc, peut-être si vous voulez me départager entre les deux, qui tient compte de quoi et dans quelle mesure?

Gérard Denis

Oui. Gérard Denis, ministère de l'Environnement. Donc, effectivement, il y a plusieurs documents qui régissent les émissions de bruit selon le type d'émission ou le contexte des émissions. Les principales lignes directrices qui touchent le projet, c'est au niveau des lignes directrices relatives à la gestion du bruit environnemental. Ça, c'est pour... ce qu'on appelle les sources fixes. Donc, dans le cas présent, ça va être ce qui est sur le lot, qui... est déjà développé, mais qui va être... sur lequel va se développer le projet. Il y a aussi les lignes directrices relatives au niveau sonore provenant d'un chantier de construction industriel. Donc ça, ça va être les lignes directrices à respecter durant la phase de construction. Au niveau de gestion du bruit routier, effectivement, il y a... une politique, là. À ce niveau-là, au niveau du MTMD, du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Donc ça, là, je ne m'avancerai pas à ce niveau-là, mais c'est ça. Probablement que ma collègue va pouvoir en ajouter.

Sophie Beauchemin

Bonjour.

Prunelle Thibault-Bédard

Bonjour, madame Beauchemin. Oui.

Sophie Beauchemin

Oui. Bonjour. Sophie Beauchemin, ministère des Transports et de la Mobilité durable. Écoutez, nous sommes trois du ministère des Transports, et personne n'est en mesure, dans le fond, de répondre à cette question-là. Donc, l'application de cette politique-là, donc, on n'a pas les ressources. Donc, on va vraiment vous revenir. Il y a des gens qui sont en ligne donc qui sont des experts, dans le fond... en camionnage, mais en termes de permis et d'octroi de permis d'autorisation de camionnage. On a une collègue également ici qui est dans la salle qui, elle, est de la direction territoriale de la Montérégie et qui elle est une experte dans le fonds du réseau donc les enjeux pour la circulation sur la 30 mais en termes de bruit sonore, honnêtement, on va vous revenir.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. Je vous remercie. Concernant plus spécifiquement le bruit des freins moteurs, est-ce qu'il y a une entité qui a compétence pour encadrer l'usage de ces freins-là? Est-ce que la Municipalité via un règlement municipal? Est-ce que ça tombe dans la cour du ministère des Transports et de la Mobilité durable? Donc, je ne pointe personne en particulier, mais je vous invite à lever la main si vous avez des précisions à fournir? C'est dans la cour de personne?

Sophie Beauchemin

J'attends... une relance de mon expert en camionnage.

Prunelle Thibault-Bédard

Du côté du ministère de l'Environnement, oui?

Gérard Denis

Gérard Denis, ministère de l'Environnement. Ce que je pourrais ajouter de notre côté, c'est qu'on va aussi analyser, l'initiateur a fait une proposition au niveau de suivi du climat sonore, donc ça, ça va être considéré dans l'analyse environnementale. Ah! Oui. C'est que, en fait, de notre côté, l'analyse là, au niveau du bruit est effectuée sur deux sphères, si on veut. Donc, au niveau vraiment technique, donc, il y a des ingénieurs en acoustique environnementale qui vont se pencher sur l'analyse, mais il y a aussi au niveau social. Donc, on a le pôle d'expertise des impacts sociaux qui est dans notre Direction générale, qui analyse aussi les impacts du climat sonore sur la population. Donc, il y a à la fois le niveau technique et le niveau plus social qui sont analysés.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Puis la Ville, de votre côté, la Municipalité Sorel-Tracy, quelle est l'étendue de votre compétence sur les enjeux de circulation, puis appelons ça des nuisances, qu'un accroissement de la circulation pourrait occasionner?

Carlo Fleury

Oui. Bonjour. Carlo Fleury, directeur général, Ville de Sorel-Tracy. On a effectivement un règlement général qui porte sur les nuisances, et ça l'inclut le bruit, les nuisances par le bruit, mais on s'appuie sur les indicateurs ou les limites qui ont été identifiées par notamment le ministère de l'Environnement en termes de maximum pour une zone industrielle. Donc on n'a pas de spécialiste à l'interne pour les faire appliquer, mais lorsque on intervient suite à des plaintes ou à certains constats qui permettraient de croire que ces limites-là ne sont pas respectées, bien souvent, on fait réaliser des études par des spécialistes et c'est à partir de ces informations-là, qu'on... notamment qu'on fait une intervention auprès d'une entreprise qui serait fautive et on demande à ce moment-là la collaboration au ministère de l'Environnement dans l'interprétation des résultats et dans l'application de solutions.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Madame Beauchemin, est-ce que vous avez obtenu une réponse?

Sophie Beauchemin

Bien en fait, dans le fond, mon collègue m'a transmis des liens sur le cadre normatif, mais honnêtement, demain, je vais demander à ce que quelqu'un puisse être en mesure d'y répondre de façon un petit peu plus brillante que ce que je suis en train de faire en ce moment.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. Merci. On attendra de vos nouvelles. J'aimerais m'éloigner un peu de la question du bruit, revenir de façon un peu plus générale sur la circulation. Parmi les mesures d'atténuation que vous mettez de l'avant, on constate qu'il y a plusieurs de ces mesures-là qui relèvent pas nécessairement de QSL elle-même. Par exemple, vous parlez de faire des demandes auprès de la Ville pour l'entretien de la végétation. J'imagine c'est pour des enjeux de visibilité, la sensibilisation des conducteurs, etc. Et on se demandait... et puis vous précisez aussi qu'il n'y a pas de programme de suivi qui est proposé en ce qui a trait à ces différentes mesures-là. Donc, de quelle façon est-ce que l'initiateur va s'assurer de l'efficacité de ces mesures, si ces mesures sont dans le fond davantage entre les mains d'autres entités?

Olivier Rochette

Bien, en fait, au niveau de la sécurité, c'était des pistes externes qui dépassaient, qui étaient l'entretien du réseau public, donc de pouvoir identifier les problématiques vécues. Maintenant, QSL n'a pas non plus l'intention de se dissocier de ces solutions-là. Exemple, lors de la séance d'information du 18 juin, il nous a été communiqué que malgré le système de prise de rendez-vous et l'aire d'attente, il y avait tout de même, en quelques occasions, des transporteurs qui se stationnaient le long... de la route le matin avant l'ouverture du terminal. Nous, après le 18 juin, on a fait un rappel auprès de notre client pour qu'il y ait une sensibilisation, qu'il y ait des changements. Maintenant, on nous a rapporté ce soir-là, en dehors de la période formelle, qu'il y avait des événements qui étaient survenus de nouveau. Alors, il pourrait être mis aussi comme mesure d'atténuation la mise en place de bollards pour protéger le corridor de la piste cyclable à l'endroit du terminal. Et ça, c'est une mesure que QSL est prêt à développer et à mettre en valeur auprès de la Ville et du ministère des Transports.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Et qu'en est-il de l'aire d'attente qui est proposée? Est-ce qu'elle serait également en lien avec la problématique que vous décrivez des camions?

Olivier Rochette

Elle est en vigueur l'aire d'attente en ce moment. Elle est extérieure... au site. Elle est utilisée.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. OK. Mille excuses, j'avais cru comprendre qu'elle serait développée... en lien avec le développement du lot de l'autre côté de la rue, mais je fais erreur. Elle est à quel endroit à l'aire d'attente en ce moment?

Olivier Rochette

Je vais laisser la parole à mon collègue Steve Quenneville, qui est responsable des opérations.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci.

Steve Quenneville

Maxime, peux-tu me plus préciser elle est où l'aire d'attente?

Prunelle Thibault-Bédard

Vous pouvez vous approcher si vous voulez ajouter une précision, on a des micros de plus exactement pour ça. Notre compréhension, c'était que la zone d'entreposage de vrac, qui servirait éventuellement pour l'entreposage de l'acier en vrac serait également utilisée comme aire d'attente, mais précisez... Monsieur, si vous voulez juste prendre place à la table de l'initiateur pour répondre à la question, s'il vous plaît? Et vous nommer avant de répondre.

Maxime Fauteux

Maxime Fauteux, directeur du terminal à Sorel. Dans le fond, l'aire d'attente qui est proposée, c'est une aire d'attente de camions qui est communiquée à notre clientèle. Cette aire-là est sur la 30, près du McDonald's, Tim Horton. Dans le fond, je sais pas si c'est assez clair pour les résidents d'ici?

Prunelle Thibault-Bédard

On va aller le chercher sur Google Maps. Donc, les camions peuvent se mettre là en attendant que la voie soit libre et qu'ils puissent venir faire les opérations de chargement sans attente. Et puis, corrigez-moi, j'étais dans l'erreur, il n'y a pas d'aire d'attente qui est envisagée sur le même lot qui va servir à l'entreposage en vrac des pièces d'acier?

Olivier Rochette

En fait, l'aire d'attente, comme je le disais, souvent la problématique est vécue parce que c'est en dehors des heures normales d'ouverture. Donc, l'aire d'attente sur le terminal a quand même des probabilités de succès plus mitigées d'une part et de seconde part, bien que le terrain en face est inclus dans l'étude d'impact, pour l'instant, QSL n'a pas droit d'utilisation de ce terrain-là. Le terrain appartient à la Ville de Sorel-Tracy et il n'est pas sous location en ce moment par QSL. Et d'autre part, ça devient très difficile d'avoir la longueur voulue tout en... cohabitant, coexistant avec les opérations de manutention de ce côté-là.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Donc dans l'étude d'impact, quand vous dites l'aire d'entreposage de vrac pourrait servir d'aire d'attente pour les camions, c'est pas quelque chose qui serait réalisable en définitive?

Olivier Rochette

Non. Ça m'apparaît pas raisonnable en définitive.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Vous nous reviendrez aux besoins avec plus de détails, mais j'en comprends que la réflexion ne s'est pas poursuivie sur cette piste de solution de manière à la concrétiser à court terme. Je veux pas formuler la réponse pour vous, mais... Merci. Monsieur Paul-Hus, merci beaucoup pour cette question qui nous a fait cheminer. On va prendre votre deuxième question.

Sylvain Paul-Hus

D'accord. Alors, suite à l'interdiction du camionnage sur le chemin du Golf, la Ville de Sorel-Tracy a déplacé le problème sur la route Marie-Victorin jusqu'à la rue Joseph-Simard. Et j'aimerais préciser, là, quand on parle de nuisances sonores, c'est à l'intersection que se passe la nuisance et non pas tout le long de la route. OK. Et avec le projet QSL, il va y avoir une augmentation du camionnage, on parle d'environ 6 à 8 passages de camions supplémentaires à l'heure. Basé sur les chiffres qui ont été mentionnés tout à l'heure par monsieur Rochette, 14 600 camions pleins, fois deux en tenant compte des camions vides, divisés par le nombre de jours et d'heures, 6 à 8 camions supplémentaires à chaque heure entre 7 heures et 19 heures, ceci... c'est des passages supplémentaires à ce qu'on vit actuellement. Et le projet QSL sera pas le dernier, il va y avoir d'autres industries qui vont s'établir dans le secteur qui vont avoir besoin de camionnage. Alors ma question, c'est comment la Ville de Sorel-Tracy entend s'impliquer dans ce projet pour apporter une solution durable aux problèmes croissants du camionnage et du bruit associé dans ce secteur?

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Je me tourne vers la Municipalité.

Carlo Fleury

Oui. Bonjour. Carlo Fleury, directeur général. Effectivement, on est très conscients de l'impact que l'augmentation du transport routier, du nombre de véhicules et du nombre de passages peut avoir. On a d'ailleurs eu une rencontre avec des représentants citoyens de ce secteur-là. Certaines solutions ont été soulevées, proposées, certaines sont réalistes, d'autres moins. Et il y en a une qui avait déjà été étudiée par le passé, c'est-à-dire d'avoir une route d'accès qui chevauche le chemin de fer du CN à partir de la rue Industrielle qui permettrait d'éviter le détour via Joseph-Simard et Marie-Victorin. Par le passé, la Ville a toujours essuyé un refus de la part du CN, mais je dois avouer que suite à ces refus-là, on n'a pas challengé avec un argumentaire soutenu par des études, le CN.

Donc, ce qu'on a convenu avant les vacances, donc c'est tout récent, ce qu'on a convenu, c'est de prendre le temps nécessaire à l'interne pour évaluer sérieusement cette option-là, de un, techniquement, il faut que ce soit... réaliste puis qu'on soit d'abord nous-mêmes convaincus que c'est une solution qu'on peut mettre en place, et de se doter d'études et d'outils qui nous permettraient de faire la démonstration au CN que c'est une solution qui peut être envisagée et qui ne nuit pas aux opérations du CN. Le CN a une obligation de libérer lorsque les wagons sont stationnés sur cette voie-là, qui est une voie de garage. Donc, il y a trois voies ferrées entre Joseph-Simard et le chemin du Golf. C'est utilisé comme une voie de garage, donc une sorte d'entrepôt pour les wagons. Et lorsque le convoi traverse soit le chemin de Golf ou une voie publique dans le fond, là on en a deux, on a le chemin du Golf et on a Joseph-Simard, lorsque

ce wagon traverse ces voies-là, les obligations légales du CN, c'est de libérer cette intersection-là dans un temps de cinq minutes.

Fait que si on vient ajouter une intersection entre Joseph-Simard et le chemin du Golf, ça devient une contrainte opérationnelle, et... mais aussi de sécurité illégale pour le CN. Donc, tout dépendamment de l'endroit qu'on peut installer ce croisement-là... cette nouvelle intersection-là, bien, on peut peut-être tenter de rejoindre à la fois les objectifs de la Ville et des citoyens, c'est-à-dire de faire entrer et sortir le trafic routier à l'intérieur même du parc via la rue Industrielle, mais aussi rencontrer les objectifs du CN à l'intérieur de ses opérations. Donc, c'est une solution... sur laquelle on va débiter les démarches dans le courant de l'automne. On espère arriver avec une solution puis un argumentaire somme toute étoffé pour rencontrer le CN au début de l'année 2027.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Pour le porte-parole de Transports Canada... à qui revient la décision ultime d'accepter ou de refuser l'aménagement d'un passage à niveau? Est-ce que le CN a le dernier mot? Est-ce que Transports Canada joue un rôle dans les décisions quant aux aménagements qui permettent à une voie publique ou une voie privée de traverser une voie ferrée? Quel est votre rôle par rapport à ça?

Arezki Belounis

Arezki Belounis, Sécurité maritime. Malheureusement, je pourrais pas vous répondre à cette question.

Prunelle Thibault-Bédard

Vous n'êtes pas un expert du ferroviaire.

Arezki Belounis

Non.

Prunelle Thibault-Bédard

Est-ce que c'est une question que vous pourriez transférer vers un de vos collègues?

Arezki Belounis

Je vais essayer de la transférer, mais c'est pas de notre responsabilité au niveau de sécurité maritime.

Prunelle Thibault-Bédard

Bien sûr. Je comprends. Merci. Merci beaucoup, monsieur Paul-Hus, pour vos questions.

Patrick Soulière, citoyen

Prunelle Thibault-Bédard

On va passer à notre dernier participant de la soirée, monsieur Patrick Soulière.

Olivier Rochette

Madame la présidente?

Prunelle Thibault-Bédard

Oui.

Olivier Rochette

Est-ce que je peux juste apporter une rectification sur le nombre de camions?

Prunelle Thibault-Bédard

Bien sûr.

Olivier Rochette

Le nombre de camions évalués par QSL est davantage de l'ordre de cinq à l'heure et non de six à huit, principalement en fonction de notre expérience existante et sur les nombres d'heures, je crois que la différence est sur le nombre d'heures de camionnage considéré dans le calcul. C'est-à-dire, non pas sur des journées de 8 heures ou de 10 heures, mais plutôt sur des journées 16 heures.

Prunelle Thibault-Bédard

Ce qui réduit le nombre horaire?

Olivier Rochette

Exact.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. Merci. Monsieur Soulière, on vous écoute.

Patrick Soulière

Bonsoir. Ma première question c'était un sujet qu'on n'a pas abordé, je voulais savoir si au niveau du bruit environnant, autre que le camionnage, les opérations au quotidien, jusqu'à quelle distance on va entendre les bruits de ça, de la machinerie, du... je sais qu'il va y avoir des... entreposages de métal. Est-ce que nous autres, en tant que résidents, on va entendre les opérations au quotidien?

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Donc, à l'initiateur, pour les sources sonores autres que le camionnage, qu'est-ce que vos études nous renseignent? Nous indiquent?

Olivier Rochette

Je vais faire appel à Nicolas Garcia qui a complété les études et je compléterai au besoin.

Nicolas Garcia

Oui. Merci pour la question. Voilà. Peut-être que Julie, tu pourrais partager la diapo... un des exemples de nos modélisations, la diapo 40. C'est un exemple. Donc, on a réalisé effectivement des modélisations sonores, tant pour les phases de construction que pour les phases d'opération sonore. Tout à l'heure, le ministère responsable de l'Environnement le mentionnait, il y a des lignes directrices qui régissent les niveaux sonores pendant la phase d'opération. Il y a d'autres lignes électriques qui régissent les niveaux sonores pendant la phase de construction. Si on veut parler de la phase d'opération, à titre d'exemple, en fait, la cible de bruit, le critère sonore applicable à des résidences unifamiliales, c'est de 40 décibels, ou dans des cas où le niveau... le climat sonore préexistant avant le projet serait déjà supérieur à 40 décibels, alors la norme serait ce climat sonore préexistant. Toutefois, dans le cas du projet, la norme visée était de 40 décibels la nuit. 40 décibels, c'est l'équivalent du bruit qu'on rencontrerait dans une bibliothèque, donc ce sont des niveaux sonores calmes en période nocturne. Et le projet... Et nos modélisations démontrent la conformité de ces opérations vis-à-vis de ce critère sonore.

Prunelle Thibault-Bédard

Monsieur García, pouvez-vous parler un petit peu plus fort?

Nicolas Garcia

Oui. Bien sûr.

Prunelle Thibault-Bédard

Je m'excuse de vous interrompre, juste un peu plus fort. Merci.

Nicolas Garcia

Et donc je disais que les résultats des modélisations démontraient la conformité des émissions sonores du projet vis-à-vis de ce critère sonore de 40 décibels la nuit avec l'implémentation de mesures d'atténuation sonore. Donc, à titre d'exemple, on vous présente une des cartes de bruit qui découle des modélisations sonores, notamment les points 1 et 2 sont les deux plus proches résidences à proximité, donc de part et d'autre du projet... du site du projet, et la courbe qui est en... une des teintes de vert là, mais le niveau sonore y est écrit, le 40, donc c'est la courbe de 40 décibels dont on voit qu'elle n'atteint pas les résidences les plus proches. Donc voilà ce que je peux dire pour le bruit de l'opération du projet.

Prunelle Thibault-Bédard

Je veux juste compléter avec une question qu'on avait. Qu'en est-il du bruit relatif à la manutention de l'acier? Pouvez-vous confirmer que c'est bien l'opération de manutention qui est la plus forte génératrice de bruit? C'est bien le cas?

Nicolas Garcia

Effectivement. Oui. C'est bien le cas. Ceci dit, celle-ci n'aura lieu que de jour, il n'est pas prévu de faire de manutention d'acier la nuit, donc elle a moins de potentiel à perturber, je dirais, le voisinage, étant donné qu'elle n'est que de jour, mais elle est effectivement un petit peu plus bruyante que les autres activités de manutention qui sont de sel, d'engrais ou de vrac.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Puis en dehors du fait que c'est des opérations qui seraient effectuées de jour, est-ce qu'il y a d'autres mesures qui sont envisagées pour tenter de limiter les dérangements liés à la manutention de l'acier? Est-ce qu'il y a des bonnes pratiques pour cette manutention-là qui permettent de réduire le bruit?

Nicolas Garcia

Alors, pour la manutention d'acier, en spécifique, il y a pas de mesure d'atténuation. Par contre, il y a effectivement des bonnes pratiques qui peuvent être mises en place. Notamment, bon, s'il y a de la machinerie roulante, y a quand même la mise en place de.. ou l'utilisation d'alarme de recul à bruit blanc. Ça, ce sont des alarmes de reculs non traditionnels qui génèrent pas ce « bip-bip » qui peut être assez dérangeant. Donc, il génère un bruit qui est moins audible et qui surtout se propage moins loin. Et ensuite, concernant la manutention en tant que telle vraiment de l'acier, en fait, la formation des employés, des manutentionnaires, à ne pas se faire s'entrechoquer les pièces d'aciers, par exemple, peut-être une des bonnes pratiques à mettre en place.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. La question des alarmes de recul, c'était mentionné dans votre étude d'impact.

Olivier Rochette

Oui.

Prunelle Thibault-Bédard

On disait : « il est prévu que les équipements mobiles [...] soient équipés d'alarmes de recul à bruit blanc ». Est-ce que c'est confirmé? C'est un engagement qu'il n'y aura pas de « bip-bip »?

Nicolas Garcia

Alors je renverrai peut-être la question à QSL, mais ça fait pas effectivement partie des mesures d'atténuation qui font partie de l'étude d'impact.

Olivier Rochette

C'est déjà un standard dans l'ensemble de nos opérations.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Et puis, je reviens vers vous, monsieur Garcia, parce que je veux m'assurer de bien reprendre la question de monsieur Soulière dans son contexte. Il demandait, est-ce que le bruit serait entendu? Là, vous nous avez expliqué que les critères par rapport à la nuit, c'est respecté. De jour, par contre, il pourrait y avoir des opérations un peu plus bruyantes. Au-delà du fait... ou en dépit du respect des normes de bruit applicables, est-ce que, dans le voisinage, il y a certains bruits qui peuvent être audibles? Et si vous pouviez me décrire, peut-être qualitativement là, ça équivaut à quoi?

Nicolas Garcia

Bien, comme je vous le disais, on vise une cible de 40 décibels, c'est l'équivalent du bruit dans une bibliothèque, donc relativement calme, je dirais quand même et on obtient l'atteinte de cet objectif-là, donc on arrive à maintenir un climat sonore qui est calme. Ce qui ne veut pas dire que les activités ne sont pas audibles. Ce serait un objectif qui serait pas atteignable selon mon opinion. J'aimerais quand même juste préciser que le 40 décibels, le critère, est applicable à l'extérieur. Ce qui veut dire que si vous êtes en plus à l'intérieur de votre résidence la nuit, vous devriez percevoir, et vous allez nécessairement percevoir encore moins de bruit que 40 décibels. Significativement moins de bruit que 40 décibels. Donc voilà ce que je pouvais dire pour l'audibilité.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Merci beaucoup. Je vous reviens dans un instant pour votre deuxième question. Dernière petite chose que je veux valider concernant le climat sonore en opération. Vous indiquez que les activités de manutention, tout comme les mouvements maritimes, ne seraient pas concomitants avec les... activités, pardon, d'expédition par camionnage. Donc, il n'y aurait pas à la fois peut-être une accumulation sonore de mouvements maritimes, de manutention et de camionnage. Est-ce que vous me confirmez ma bonne compréhension? Donc, il y aurait autant du chargement de camion en même temps que du transbordement?

Olivier Rochette

L'objectif est d'empiler la marchandise de vrac avant de pouvoir l'expédier.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Fait que ça ne veut pas nécessairement dire que il ne pourrait pas y avoir transbordement à partir d'un vraquier, puis en même temps, on est en train de charger un camion avec des marchandises qui ont été transportées la semaine dernière, là? Ce que l'affirmation signifie, c'est qu'on va pas en même moment sortir du vrac d'un bateau puis le mettre dans le camion?

Olivier Rochette

C'est exact, parce que le site est trop petit pour une cohabitation des activités.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Mais il pourrait quand même y avoir...

Olivier Rochette

Parce que c'est pas sécuritaire.

Prunelle Thibault-Bédard

Pas sécuritaire. Je m'excuse. Donc il pourrait quand même y avoir, pendant qu'un navire transborde quelque chose, un camion est en train de charger autre chose pour expédition en même temps?

Olivier Rochette

Non. Parce que le déchargement doit atteindre la zone terrestre.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Et on n'a pas l'espace pour amener le camion pour le charger?

Olivier Rochette

Il faut avoir la coactivité avec les opérations de déchargement et de chargement.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci, c'est clair. Votre deuxième question, monsieur Soulière, s'il vous plaît.

Patrick Soulière

Ma deuxième question, ça concerne encore le bruit.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui.

Patrick Soulière

Étant donné qu'il y a déjà un quai, le quai de Kildair, puis là il va y avoir le deuxième quai de QSL qui va s'ajouter à côté. Ma question c'était, est-ce que durant... le temps que les bateaux vont être à quai, est-ce que les moteurs puis les génératrices vont pouvoir être éteints complètement? Est-ce qu'il y a une alimentation électrique prévue pour alimenter les bateaux? Ou si les génératrices puis les moteurs, ça va fonctionner tant et aussi longtemps que les bateaux sont à quai?

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Pour l'initiateur?

Olivier Rochette

Oui. Donc, dans le projet, la façon que ça a été modélisé et considéré de façon sécuritaire, y a pas d'alimentation électrique des navires pour une seule bonne raison. D'abord, ça prend le bloc d'énergie capable d'alimenter ce type d'embarcation là, ce qui est non négligeable dans plusieurs points du réseau d'Hydro-Québec. Et deuxièmement, la pratique des dernières années démontre que pour être capable de pouvoir justifier économiquement une téléalimentation, même si l'énergie est disponible, ça prend un flux de navires beaucoup plus élevé que qu'est-ce que le présent projet considère.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Et puis, pourquoi est-ce que les moteurs auxiliaires et autres équipements doivent rester actifs? D'abord, doivent-ils rester actif, comme monsieur Soulière le demandait là, pour toute la durée pour laquelle l'embarcation est à quai et pourquoi?

Olivier Rochette

Donc, c'est oui, y a des moteurs auxiliaires qui restent actifs. Ce n'est pas pour toute la durée. On pourra aller voir au besoin les modélisateurs, qu'est-ce qu'ils ont considéré. De mémoire, j'ai 65 % du temps en tête, et ça, c'est pour l'alimentation, vraiment des services primaires nécessaires à l'équipage. Donc les cuisines... donc maintenir, si on veut, les services essentiels à l'équipage.

Prunelle Thibault-Bédard

Transports Canada, pouvez-vous nous renseigner un peu de façon plus théorique et générale quant aux équipements et aux pratiques, incluant les bonnes pratiques pour les embarcations qui sont à quai quant à l'utilisation de moteurs auxiliaires et d'autres engins pouvant générer du bruit?

Arezki Belounis

Arezki Belounis, Sécurité maritime, Transports Canada. En général, quand le navire arrive, c'est là où est-ce qu'il va faire le plus de bruit, ou bien quand il part, pour la simple raison qu'il va être en manœuvre d'accostage, donc il va avoir son moteur. Et puis, comme il va y avoir l'utilisation des treuils, des cabestans, des yandos, donc ça prend de l'énergie, on va mettre deux à trois génératrices en ligne pour fournir tout ça. Mais une fois que le navire est accosté, en général, ça dure, comme je vous dis, la manœuvre d'accostage, surtout si c'est assisté avec des remorqueurs, ça dure à peu près quinzaine... entre une quinzaine et une trentaine de minutes selon les conditions météo du jour. Une fois que le navire est en... est arrivé, il s'est arrêté, on va avoir le nombre d'heures ou bien de jours qu'il va passer à quai. C'est sûr que si le navire est en escale pour quatre heures, y a pas d'intérêt à arrêter le... on va arrêter le moteur, mais on va garder certaines pompes en opération pour une heure pour éviter... de repartir parce que on a un besoin d'un certain délai pour préchauffer toutes les machines. Mais une fois que le navire est accosté, on diminue le nombre de génératrices. Si y a pas d'opérations, si le navire n'utilise pas ses grues, en général, une génératrice va suffire pour les commodités qui sont à bord pour que le navire reste fonctionnel.

L'autre chose aussi qu'on demande aux navires, c'est d'être capable toujours d'avoir une source d'énergie supplémentaire si jamais il y a un incendie ou est-ce qu'on va utiliser des pompes ou est-ce que le navire doit quitter de façon prématurée pour admettons qu'il y a une urgence à quai, il y a un incendie ou pour une raison quelconque, donc le navire doit être prêt à partir. De la même manière au niveau du départ du navire, donc on va avoir probablement une heure avant à commencer à préparer le navire pour partir, mais une fois qu'on part, mais une fois que on est en route, on va diminuer le nombre de génératrices, dépendamment des besoins, combien de pompes qu'on va utiliser, ainsi de suite. Mais pour les opérations courantes à quai, une génératrice à deux génératrices, si le navire utilise ses grues pour décharger sa cargaison, vont être suffisantes. Et l'autre chose aussi, ça va dépendre aussi de l'âge du navire. Plus les nouveaux navires sont plus performants que les anciens, donc là, il y a moins d'heures de bruit.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Je reviens vers l'initiateur. Vous avez fait allusion dans l'étude sonore, vous vous posez vous-même la question de valider dans quelle mesure est-ce qu'il a été tenu en compte que les génératrices étaient constamment en fonction. Est-ce qu'on pourrait préciser ce bruit, comment est-ce que le bruit des navires à quai est intégré dans votre étude sonore?

Olivier Rochette

Bien sûr, madame. Donc, Nicolas, est-ce que c'est possible de partager le pourcentage de temps d'utilisation de génératrices lorsque le navire est à quai?

Nicolas Garcia

Oui, bien sûr. Je vais peut-être attendre d'être à l'écran. En fait, les navires sont entièrement pris en compte dans la modélisation et il a été considéré comme hypothèse qu'ils étaient en opération 100 % du temps, tant qu'ils étaient à quai. Donc, c'est une source de bruit continue pendant toute la durée de l'accostage. La nuance, c'est que... un navire est sur l'eau et sous l'autorité fédérale, donc répond aux critères sonores du gouvernement fédéral, donc de Santé Canada, plutôt qu'aux critères sonores du ministère responsable de l'Environnement. Donc la méthodologie d'évaluation est sensiblement différente et les critères sont différents de ce qu'on a énoncé précédemment, mais le tout a été évalué et présenté dans l'étude d'impact qui a été soumise tant au gouvernement fédéral qu'au gouvernement provincial.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. On m'informe que madame Beauchemin aura une précision à porter.

Sophie Beauchemin

Oui. Une précision en lien avec votre question sur le branchement à quai. En fait, il y a très peu de vraquiers qui disposent, dans le fond, des installations pour se brancher à quai. Ce qu'il faut comprendre également, c'est que pour les vraquiers, c'est qu'il y a pas de standards. Donc, il commence dans l'industrie maritime à avoir des... premiers standards qu'il y a pour le branchement à quai. Quand je parle de standard, c'est vraiment... La partie qui se branche, comme... donc dans l'autre, c'est vraiment... tout ça n'est pas standardisé. C'est vraiment du sur mesure pour les vraquiers et les premières normes qui arrivent, c'est vraiment pour les bateaux de croisière. Je pense que c'est... ça vient tout juste d'entrer, dans le fond, si vous voulez, en

application. Donc... il y avait le bloc d'électricité qu'effectivement Hydro-Québec doit fournir, mais également...

Donc, ce sont toujours des bateaux différents qui va fréquenter, dans le fond, donc qui n'auront probablement pas du tout la capacité de se brancher. Juste pour vous donner une idée, il y a un projet où, dans le fond, le ministère des Transports, donc, pourrait éventuellement donc financer, parce que c'est admissible à un de nos programmes qui vise à éviter les GES où un vraquier, dans le fond, il se brancherait donc à un quai, mais c'est son quai dans le fond, c'est son port d'attache. Donc c'est un vraquier qui, six mois par année, parce qu'il peut pas aller dans le Grand-Nord, il est là. Et c'est un cas vraiment spécifique, où vraiment où ça vaudrait la peine pour l'armateur, parce qu'il a... il est là six mois par année. Vous voyez un peu, donc, il y a comme un mix entre le quai et le fit avec le bateau qui pourrait se brancher là.

Donc on est un peu dans cette dynamique-là avec les vraciers au ministère. Nous on, évidemment pour nos programmes, on aimerait qu'il y ait des standards puis qu'ils amènent effectivement davantage ce type de branchement là, mais pour les vraciers, vraiment, on n'y est pas du tout. Pour les bateaux de croisière, ça commence. Les bateaux de croisières sont pas mal plus polluants qu'un vraquier, mais bon. J'irai pas là-dedans. Donc voilà.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci pour la précision. N'hésitez jamais à... attirer notre attention pour des précisions aussi pertinentes. Merci beaucoup, monsieur Soulière, pour vos questions.

Patrick Soulière

Merci.

Mot de la fin

Prunelle Thibault-Bédard

Merci à tous. Ça conclut notre soirée. C'était une longue soirée. Bravo d'avoir gardé l'attention et l'énergie.

Donc, merci à toutes les personnes en salle. Bon déroulement ce soir. Merci également à l'équipe à distance, l'équipe du ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale et l'équipe du BAPE, Marie-Eve Gendron, Andrea Aristizabal, Karine Fortier et Raphael Sioui, qui n'étaient pas parmi nous, mais étaient connectés et le sont toujours. Donc, merci pour votre soutien.

Merci également à toutes les personnes qui ont pris part à l'exercice, à la fois nos personnes-ressources, l'équipe de l'initiateur et les participants et participantes.

Nous nous retrouvons demain, ici même, à 13 h 30 pour la suite de la première partie de la période de questions.

Bonne soirée à tous!