

Audience publique

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

Première partie de l'audience

Deuxième séance

Était présente : Prunelle Thibault-Bédard, présidente

Séance tenue le 9 septembre 2026 en après-midi

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
Germain Dallaire, citoyen	11
Ashley Torres, pour Mères au front	12
Andréanne Paris, pour le Conseil régional de l'environnement de la Montérégie	23
Hélène Reeves, citoyenne	35
Pause	38
André Séguin, citoyen	39
Lucie Lamontagne, citoyenne	43
Julien Fouquet-Asselin, pour la Société de développement économique du St-Laurent.....	45
Michel Pagé, citoyen	49
Michel Piché, citoyen	53
Mot de la fin	67

Mot de la présidence

Prunelle Thibault-Bédard

Bonjour, bienvenue à cette deuxième séance de l'audience publique sur le projet de construction et d'exploitation du nouveau terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy, par QSL International Ltée. Je salue également les personnes qui nous suivent à distance et je vous rappelle d'ouvrir la section Questions & réponses de la webdiffusion. C'est dans cette section que vous allez avoir toutes les informations et instructions utiles à votre participation en ligne.

Nous allons poursuivre la période de questions aujourd'hui. Je tiens à rappeler les règles de procédure en audience publique. Donc, tout d'abord, je demande aux participants et participantes d'éviter les longs préambules à leurs questions. Deux questions par intervention sont permises. Vous pouvez en poser seulement une si vous en avez seulement une, bien sûr, c'est un maximum de deux questions. Vous pouvez potentiellement vous réinscrire au registre pour d'autres questions si le temps le permet au cours de la séance. Mais je vous rappelle que nous avons déjà confirmé une troisième séance pour ce soir, donc les questions peuvent également se poursuivre ce soir.

Toutes les questions et réponses doivent m'être directement adressées. Enfin, je vous rappelle qu'aucune manifestation, qu'il s'agisse d'une manifestation d'approbation ou de désapprobation, aucune remarque désobligeante, propos diffamatoires ou attitudes méprisantes ne seront tolérés durant cette séance et la prochaine. Le registre est ouvert dès maintenant, donc vous pouvez vous y inscrire pour venir poser vos questions. Je rappelle aux personnes en salle que l'inscription se fait en personne à la table d'accueil, alors que pour les personnes en ligne, encore une fois, allez dans la section Questions & réponses pour les instructions à ce sujet.

Nous allons d'abord ouvrir 10 plages horaires pour cette séance, incluant les personnes en salle et à distance. N'oubliez pas que pour toutes vos questions, que ce soit en lien avec votre participation aujourd'hui ou participation lors de la deuxième partie, vous pouvez vous référer à mesdames Véronique Beaulieu et Rachel Sebareme, qui sont à la table d'accueil. Elles vont vous guider à travers le processus.

Pendant que les participants s'inscrivent au registre, je vais vérifier auprès de l'initiateur de projet et des personnes-ressources concernant des documents qui étaient attendus ou des questions prises en délibéré suite à la séance d'hier soir. Donc, monsieur Rochette, de votre côté, est-ce que de nouveaux documents ont été déposés? On n'avait pas de questions en délibéré de votre côté.

Olivier Rochette

Non. Pas de nouveaux documents.

Prunelle Thibault-Bédard

Pas de nouveaux documents. Donc la diapositive concernant les particules en suspension, on est en attente, c'est bien ça?

Julie Tremblay

Elle sera déposée.

Prunelle Thibault-Bédard

Elle sera déposée sous peu. Merci beaucoup. Ensuite, du côté des personnes-ressources, ministère de l'Environnement, monsieur Denis?

Gérard Denis

Oui. On a eu la réponse de notre expert, donc est-ce que je la donne maintenant?

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. On va la prendre maintenant. Donc, je rappelle pour le bénéfice de tous, la question qui avait été prise en libéré concernait la représentativité des données standards de l'annexe K concernant l'étude de dispersion atmosphérique et plus particulièrement le caractère approprié de ces données standards pour témoigner de la régionalité et des effets cumulatifs. Merci, je vous écoute.

Gérard Denis

Oui. Donc, je vais lire la réponse qui nous a été transmise: les concentrations initiales des contaminants proposées par l'initiateur n'ont pas été jugées adéquates par le Ministère parce que les données utilisées n'ont pas été prélevées sur le site du projet ou dans un milieu jugé comparable. Ça, ça fait référence à l'article 202 du *Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère*. Donc, dans cette situation, l'utilisation de la concentration initiale par défaut de l'annexe K du *Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère* est exigée. Ces concentrations sont établies à partir de données d'échantillonnage du Ministère ou d'autres organismes reconnus. Elles doivent être représentatives d'un milieu considéré comme urbain et industriel, sans toutefois être directement impactées par une source industrielle émettrice du contaminant visé. Même si ces données ne peuvent représenter les particularités d'une région donnée, elles permettent généralement de modéliser de façon prudente les concentrations de contaminants dans l'atmosphère.

En ce qui concerne l'impact cumulatif des projets de Sorel-Tracy et de Contrecoeur, il faut noter que la concentration des contaminants émis par une source diminue rapidement en fonction de la distance. De façon générale, on considérerait que la contribution d'une source à la concentration ambiante est négligeable à une distance de 20 km, ce qui est environ la distance entre les deux projets. Donc, l'utilisation des concentrations de l'annexe K du RAA, dans cette situation, permet ainsi tout de même de considérer les impacts cumulatifs sur la qualité de l'air.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Nous avons également des questions en libéré du côté du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Sophie Beauchemin

Oui. Donc nous avons en fait deux questions qui concernent le camionnage, une question sur la politique de gestion du bruit routier, une question sur les freins moteur, donc camionnage. Et il y a une personne donc qui s'est jointe à l'équipe du ministère qui est ici, donc en fait elle est en ligne, il s'agit de madame Carole Lemay, de la Direction des politiques du camionnage qui a une bonne connaissance de, de ces questions-là. Donc, je vais, donc... Bon. Merci, madame Lemay d'être là.

Prunelle Thibault-Bédard

Bonjour, madame Lemay. On vous écoute.

Carole Lemay

Est-ce que je pourrais avoir la question précise qui a été posée, s'il vous plaît?

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. Bien sûr. On avait tout d'abord, en lien avec la directive, là, on s'interrogeait sur la manière dont la contribution du bruit routier, l'accroissement, pardon, la contribution du bruit routier lié à l'accroissement du trafic, la manière dont ce devait être pris en compte dans l'analyse environnementale et on avait déjà eu un premier échange avec le ministère de l'Environnement à ce sujet-là qui nous précisait que ces notes d'instruction touchaient davantage les sources fixes. Donc, on se demandait, du côté du Ministère, la directive que vous avez à l'égard de l'encadrement du bruit, est-ce qu'elle nous renseigne, est-ce qu'elle nous informe sur la manière appropriée de tenir compte de ces sources mobiles de bruit.

Carole Lemay

Oh! OK. Bon, je vais essayer de vous répondre le plus clairement possible, la politique de gestion du bruit routier, ça gère pas vraiment le bruit occasionné par les camions sur un chantier, c'est ce que vous voulez, vous visez les camions qui circulent sur les chantiers.

Prunelle Thibault-Bédard

Non. En fait, on vise la quantité supplémentaire de camions qui vont circuler non pas sur le chantier, mais sur les routes compte tenu de la mise en service du projet.

Carole Lemay

OK. Dans ce cas, honnêtement, une fois que les camions sont là sur le réseau routier, là on peut pas les tasser, ils ont un chemin pour passer, c'est les véhicules en transit, les routes en transit et on peut pas les sortir de la route. Et pour le bruit qu'ils font, c'est souvent associé au frein moteur. On accuse souvent le frein moteur étant la cause du bruit, mais c'est pas toujours le cas. Souvent ça va être le silencieux ou le système d'échappement qui est défectueux et les deux ensemble, lorsque le frein moteur est utilisé avec un frein avec un silencieux défectueux, c'est là que le bruit est très intense et il y a pas vraiment de politique qui peut, qui peut les empêcher, sauf les contrôleurs routiers. C'est eux qui appliquent la loi. Le ministère des Transports, à part de mettre les panneaux de sensibilisation sur le bord des routes, on va dire qu'ils sont plus ou moins suivis là, les camionneurs, bon, ils connaissent les panneaux, il y en a

tellement sur les routes que l'efficacité, il faudrait la démontrer, là. Je suis pas certaine que ce soit aussi efficace que par le passé. Et on ne peut pas les empêcher d'utiliser le frein moteur. Le frein moteur est un équipement d'urgence de sécurité.

Prunelle Thibault-Bédard

Est-ce qu'il y a un encadrement quelconque, une réglementation quelconque en lien avec l'utilisation du frein moteur qui pourrait, par exemple, interdire son utilisation dans un contexte qui n'est pas urgent? L'endroit qui est problématique ici là, un des participants nous l'a rapporté, c'est une intersection, mais où il y a pas de dénivelé, on est vraiment sur du terrain plat, donc est-ce que vous jugez que l'utilisation du frein moteur elle est requise dans une telle situation?

Carole Lemay

Il va se mettre automatiquement, le frein moteur. C'est que les véhicules sont de plus en plus automatiques et le frein moteur va s'embarquer automatiquement. C'est juste qu'il faut bien le contrôler. Un camionneur qui est habitué va réduire sa vitesse bien avant l'intersection, donc le frein moteur vous l'entendrez presque pas. C'est lorsqu'il réduit sa vitesse rapidement avant l'intersection, c'est là que le bruit devient intense. Mais il embarque automatiquement le frein moteur.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Je comprends. Donc, il y a pas d'encadrement particulier, le frein moteur il vient standard sur les véhicules et c'est vraiment une question de bonnes pratiques de conduite de la part des camionneurs.

Carole Lemay

La mauvaise pratique, c'est de l'utiliser vraiment là, c'est de mal l'utiliser là, ça arrive souvent là. Et là, comment les contrôler? Bien c'est à peu près juste les contrôleurs routiers, les agents de la paix qui peuvent le faire là. Mais ils sont quand même sensibilisés. Honnêtement, si vous, si c'est exagéré, là c'est parce qu'on n'est pas sur un chantier. Sur les chantiers c'est plus facile, on passe par l'entrepreneur là, vous êtes sur le réseau régulier. Donc, à part les panneaux et à part la présence d'agents de la paix là, ça va être très dur de...

Prunelle Thibault-Bédard

Les agents de la paix pourraient donner un ticket à un camionneur qui a fait une mauvaise utilisation de son frein moteur? Parce que si vous me dites qu'il y a pas d'encadrement réglementaire, comment on peut sévir?

Carole Lemay

Très difficile à prouver qu'il a utilisé son frein moteur pour... Honnêtement, il en donnera pas de ticket. Je peux vérifier. Moi, j'ai pas eu connaissance qu'il y a eu des tickets de donnés là-dessus. Ça va se donner plus sur le véhicule qui a été modifié souvent. Mais les véhicules sont de plus en plus automatiques. Donc, le bruit du frein moteur, normalement, ça devrait s'améliorer.

Prunelle Thibault-Bédard

D'accord. Un instant, je vérifie avec mes analystes si le premier volet de votre réponse correspondait bien. Ça va, merci beaucoup pour les précisions, madame Lemay.

Carole Lemay

OK. Mais je vais quand même vérifier s'ils peuvent donner un ticket, même si c'est là dans la loi, ça veut pas dire que c'est facile de le faire, il faut vraiment qu'il prouve que c'était très, que c'était impossible d'utiliser, qu'ils n'auraient pas dû utiliser le frein moteur. C'est très difficile à prouver.

Prunelle Thibault-Bédard

Je comprends. Merci beaucoup. Nous avons également une question en délibéré pour Transports Canada, mais je comprends monsieur Belounis que la réponse va nous venir potentiellement ce soir, c'est bien ça?

Arezki Belounis

Effectivement, je viens de renvoyer encore la question.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. Je vous remercie, on fera un suivi un peu plus tard. C'est la fin de ma liste, mais outre ce qu'il y a sur ma liste, est-ce que quelqu'un d'autre a des précisions à ajouter par rapport à une information qui a été donnée hier? Oui, monsieur Belounis?

Arezki Belounis

Oui. C'est en lien avec les poussières au niveau des déchargements. On avait parlé de la bâche hier. J'ai oublié de vous dire que nous autres, au niveau de notre département, c'est ce qu'on recommande fortement pour les terminaux. D'autre part aussi, pour limiter ces émanations, on recommande à ce que les calles qui ne sont pas utilisées pour le déchargement ou bien pour le chargement soient fermées si elles ne sont utilisées, qu'on utilise juste les calles qui sont dédiées soit au chargement ou bien au déchargement.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous remercie. Avant de passer aux questions du public, la commission a quelques questions, quelques points de précision en lien avec des réponses qui ont été données hier, des points de clarification. On croit approprié de régler ça tout de suite, puis bien sûr, on va vous donner la parole tout de suite après. On a parlé hier de camionnage et de fréquence de passages de camions. Monsieur Rochette, vous aviez corrigé l'estimé qui avait été fait par un des participants du nombre de passages moyen par heure, en disant que cette moyenne devait se calculer sur une base de 16 heures. On a également parlé de l'horaire du camionnage qui avait lieu entre 7 h le matin et 19 h, donc ça, c'est 12. Où est-ce qu'on est allé chercher le 16?

Olivier Rochette

Je me fie à l'erratum qui a été émis, où vraiment les opérations sont entre 7 h et 19 h. Donc, ça fait un calcul de 12 h. Probablement que la fatigue a fait un calcul de 16 h. Désolé.

Prunelle Thibault-Bédard

Il y a pas de problème. Merci. Toujours sur la question du camionnage, on avait aussi discuté d'un voyage, qu'est-ce que ça veut dire? On a compris que c'était un aller-retour, donc on va vide, on revient plein ou vice versa. Pour ce qui est du camionnage existant présentement, interquais, vous aviez quantifié ce camionnage-là en nombre de kilomètres. Vous nous avez indiqué qu'on est à 48 000 km par année. Est-ce que vous pouvez nous traduire ça en voyages pour qu'on puisse comparer les pommes et les pommes?

Olivier Rochette

Oui. Par contre, je peux pas le faire en ce moment en direct, mais oui, on s'engage à vous donner un détail, le détail du 48 000 km.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Puis on va comprendre bien sûr que ça va être exprimé en voyages, ça va être la même notion de voyages, donc un voyage égale un aller-retour.

Olivier Rochette

Exact.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Super. On va attendre votre réponse à ce sujet-là. Autre petit point, lorsqu'on a parlé hier de la notion de concomitance entre le transbordement des navires et le chargement des camions, vous nous avez expliqué que pratiquement parlant là, pratico-pratique, c'était impossible de le faire parce que l'espace sur le site ne permettait pas à la fois de procéder à l'opération de transbordement et au chargement du camion. Est-ce que cette réponse-là est également vraie si on parle du chargement de l'acier sur les camions? Parce que là, notre compréhension, c'est que l'acier serait entreposé dans la zone d'entreposage vrac, situé de l'autre côté de la 132. Alors, je vois moins le conflit d'espace entre les opérations de, par exemple, on pourrait transborder du sel en vrac et charger de l'acier sur des camions au même moment, n'est-ce pas?

Olivier Rochette

Non. C'est ça, le problème de cohabitation, de coactivité existe parce que lorsqu'il y a chargement de matières de vrac, le camion doit faire le tour pour aller à la pesée qui est de l'autre côté. Et là, il y a interférence si on veut pour le camion qui doit traverser sur la zone cargo, et non de vrac, qui est l'autre côté de la route. Donc l'objectif c'est d'éviter des conflits de circulation sur le site.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Donc c'est la pesée qui est l'élément déterminant ici que tout camion, peu importe sa cargaison, doit aller à la pesée. Puis là, si on a du transbordement en même temps, c'est là qu'il y a conflit.

Olivier Rochette

C'est que le camionnage de vrac doit aller à la pesée et si le camionnage d'acier traverse l'autre côté, il y a des enjeux de coactivité entre les opérations avec les chargeurs et le camionnage, exact.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. Merci. Finalement, un dernier point qui n'est pas une clarification par rapport à hier, mais c'est une information qu'on aimerait clarifier dès le début de notre session. On croit que ça peut nous être utile pour la suite des questions. En lien avec la capacité maximale du terminal, vous identifiez 35 vraquiers annuellement. Est-ce que ce nombre représente vraiment une capacité maximale ou c'est, comment dire, la marge la plus élevée de ce qui est, est-ce qu'on est dans un maximum absolu? On ne pourra pas dépasser 35 vraquiers.

Olivier Rochette

Effectivement, c'est la capacité théorique du site.

Prunelle Thibault-Bédard

Et puis elle est calculée à partir de, c'est quoi l'élément déterminant qui fait qu'on ne peut pas théoriquement aller au-delà de 35?

Olivier Rochette

Donc, dans le fond, c'est le nombre de jours où le quai est disponible pour recevoir un navire. C'est neuf mois par année, comme on l'a déjà mentionné, fois 30 jours et demi, la moyenne journalière mensuelle. Ça procure le 192 jours d'opération-quai qu'on voit à l'écran. Il y a une moyenne posée de 5,5 jours où le navire demeure à quai, pour les opérations de chargement-déchargement. C'est calculé en fonction des statistiques que nous avons à l'autre site, Saint-Joseph-de-Sorel. Et ça nous amène à la possibilité d'avoir 35 navires. J'ai oublié de mentionner que ça, l'occupation considère 70 % du nombre de jours calendrier, parce qu'il y a toujours des opérations, des activités préopérations et post-opérations qui sont inévitables. Donc ça peut pas être 100 % des jours calendrier, c'est pour ça qu'il y a un facteur 70 % qui a été appliqué.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Donc quand vous dites que c'est une capacité théorique, ça veut dire que si pour un ensemble de raisons, une année, les transbordements prennent un peu moins que la moyenne, on pourrait peut-être avoir 36-37 vraquiers si on a sauvé du temps ici et là.

Olivier Rochette

Je comprends mal quand, la signification de « prennent un peu moins que la moyenne ».

Prunelle Thibault-Bédard

Vous avez fait votre calcul en disant, sur la base de, je calcule une moyenne de 5,5 jours par embarcation, puis là, on a tout simplement divisé la période disponible par la moyenne par embarcation, mais ça reste une moyenne. Donc, il pourrait y avoir, pour un ensemble de raisons, je sais pas, puis vous me parlez aussi des procédures préalables, et ensuite, admettons qu'on est un peu plus efficace, puis là on peut rouler un petit peu plus de navires, c'est pas impossible de le faire.

Olivier Rochette

Théoriquement, mais la façon de le calculer quand même reflète bien la réalité parce que dans, comme on a mentionné hier dans notre expérience opérationnelle sur l'ensemble du réseau, quand il y a un seul poste à quai, on le gère plutôt comme un maximum ce volume-là que la moyenne.

Prunelle Thibault-Bédard

Vous vous attendez à ce que ce soit bien représentatif d'un maximum dans la pratique?

Olivier Rochette

Oui.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Merci. Et puis, est-ce que ce 35-là serait la norme à laquelle on pourrait s'attendre au courant des années d'exploitation ou ça représenterait néanmoins une année un peu plus exceptionnelle? Est-ce qu'on peut s'attendre à ce qu'il y ait une fluctuation entre, je sais pas là, 25 et 35, par exemple? Pouvez-vous nous parler un peu de la fluctuation possible?

Olivier Rochette

Oui. Bien sûr. Habituellement, il faut que le site bâtisse son marché, sa réputation, qu'il apparaisse comme une solution logistique efficace. Donc, c'est pas un volume qui serait atteint dès le départ. Il y a toujours une progression du volume dans le temps et notre estimation avec les jours calendrier à pleine occupation est à maturité. Maintenant, les années se suivent et ne se ressemblent pas, c'est jamais pareil d'une année à l'autre, même à des endroits où il y a des terminaux portuaires bien établis. Donc, c'est possible qu'il y ait une année, oui, il y en ait 25, même à maturité dans 25, 30 ans, comme c'est possible qu'il y en ait moins également, c'est un risque d'affaires qu'on prend. Maintenant, je reviens au fait que le 35 navires est, selon nous, la capacité maximale du site.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Puis cette pleine maturité dans vos prévisions, vous espérez l'atteindre quand, vous prévoyez l'atteindre quand? Après la mise en service, bien sûr.

Olivier Rochette

Je vous dirais que personne n'a de boule de cristal. Dans nos modèles d'affaires, on ne l'a jamais considéré comme à pleine capacité à ce volume-là.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous suis pas, vous l'avez pas considéré, vous pensez pas atteindre le 35 par année?

Olivier Rochette

En fait, c'est un scénario optimiste, donc quand on base notre modèle d'affaires, on bâtit pas sur des conditions qui sont pleinement optimistes parce qu'il y a pas de marge de manœuvre pour assurer le modèle d'affaires. Donc c'est pour ça que je dis nous, dans nos prévisions, les scénarios sont moins optimistes qu'avec 35 navires.

Prunelle Thibault-Bédard

OK, mais néanmoins, dans vos prévisions plus conservatrices d'affaires, je suis certaine que vous avez quand même envisagé un horizon sur lequel il va y avoir croissance, développement du marché, puis on espère atteindre une maturité. On parle d'un horizon de deux ans, cinq ans, dix ans?

Olivier Rochette

De l'ordre de 10 ans et plus.

Prunelle Thibault-Bédard

Dix ans et plus pour atteindre la maturité. OK. Étant donné que votre capacité maximale elle est basée sur les journées de disponibilité dans l'année, disponibilité au quai, la seule chose qui pourrait faire augmenter cette capacité maximale là théorique, on est d'accord, ce serait que la voie maritime soit ouverte plus longtemps par exemple.

Olivier Rochette

Effectivement, si la voie maritime était ouverte plus longtemps, il y aurait plus de disponibilités de jour à quai. Maintenant, l'utilisation du quai est en fonction du besoin, du besoin qui est régional, économique. Donc, c'est difficile de faire une corrélation, de dire qu'une augmentation du calendrier d'utilisation du quai pourrait se traduire directement proportionnellement par une augmentation. Il y a un certain niveau de saturation qui est attendu.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Les 35 navires, est-ce qu'ils incluent également les navires qui procèdent à des opérations de délestage pour ensuite poursuivre leur chemin?

Olivier Rochette

Oui. C'est exact.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. Dernier point à ce sujet, dans l'avis de projet qui date de 2022, c'est indiqué que le terminal pourrait accueillir jusqu'à 75 navires par année. C'était une erreur ou vous avez révisé le calcul, juste nous corriger.

Olivier Rochette

En toute honnêteté, je sais pas comment le calcul avait été fait, mais c'est impossible.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Donc c'est bien 35.

Olivier Rochette

On l'a corrigé rapidement en se demandant de pourquoi, d'où venait la coquille, mais je peux pas vous dire d'où venait la coquille, je m'en rappelle plus.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. Merci beaucoup. Merci à tous pour votre patience. Ça complète les questions préliminaires que la commission souhaitait poser. Nous allons débiter avec les questions du public. Je précise que nous avons déjà rempli les 10 places sur... Oh! Excusez-moi, madame Beauchemin. Oui, je vous écoute.

Sophie Beauchemin

Il y a aucun problème. Juste avant les questions du public, on était donc en attente d'une confirmation concernant la possibilité pour les agents de la paix, pour les contrôleurs routiers, d'émettre des contraventions lorsqu'il est question de frein moteur. Et donc ma collègue, madame Lemay, me confirme qu'il n'a aucun article de loi ou de règlement qui permet à un agent de la paix d'émettre une contravention avec l'utilisation du frein moteur.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci pour la précision.

Période de questions

Prunelle Thibault-Bédard

Donc, on est rendu aux questions du public. Nos 10 places sur le registre ont été prises. Le registre est par conséquent fermé. Si le temps le permet, nous allons le rouvrir un peu plus tard dans la séance.

Germain Dallaire, citoyen

Prunelle Thibault-Bédard

J'inviterais monsieur Germain Dallaire pour les premières questions. Oui. En avant, oui.

Germain Dallaire

Germain Dallaire de Verchères. Moi, ce que j'aimerais savoir, c'est le niveau de trafic par les trains qui va sortir de là. J'imagine que ça ira pas, ça peut aller dans 2-3 directions. Mais j'aimerais ça qu'ils le ventilent aussi. Parce que moi, ce qui m'intéresse, c'est la ligne qui passe juste à côté de chez nous à Verchères. Puis déjà on a quand même une perspective pas tellement rose avec l'agrandissement du port de Contrecoeur, deux convois ferroviaires par jour de trois à quatre kilomètres de long, fait que j'aimerais ça avoir une idée de ce qu'il va avoir. Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Est-ce que c'est votre seule question ou vous en aurez une deuxième?

Germain Dallaire

Non.

Prunelle Thibault-Bédard

C'est la seule? Parfait. Donc, à l'initiateur, on a eu une rapide discussion sur le sujet de l'intermodalité ferroviaire hier. Vous nous avez indiqué qu'il y avait un potentiel que ça devienne ferroviaire, peut-être pour aider monsieur Dallaire à avoir une prévisibilité là. Est-ce qu'on peut faire un scénario court terme de ce qu'on connaît, peut-être un moyen terme du potentiel par rapport à cette option ferroviaire.

Olivier Rochette

Oui. Bien sûr, madame la présidente. Donc, ce qu'on a mentionné hier, c'est qu'il pouvait y avoir à l'ultime là, le transport intermodal ferroviaire est un atout, un atout pour le site. Je veux juste répéter que pour l'instant, il y a aucun volume qui est anticipé à être transité par la voie ferroviaire. Donc, pour répondre à votre question à court terme, le volume est pratiquement nul. Maintenant, hier, nous avons également mentionné que dans un des scénarios d'évaluation du camionnage ou du transbordement, il pourrait y avoir jusqu'à 110 000 tonnes de marchandises qui pourraient être véhiculées par train. Ce serait dans le spectre inverse à l'ultime en lien avec le 445 000 tonnes par année. Donc, on peut penser qu'un scénario intermédiaire serait à mi-chemin entre les deux, mais des fois, il s'agit d'un seul contrat, d'une opportunité, puis le 110 000 arrive du jour au lendemain.

Prunelle Thibault-Bédard

Est-ce que vous êtes capable d'exprimer le 110 000 tonnes en train?

Olivier Rochette

C'est ce que j'ai essayé peut-être trop rapidement d'expliquer hier, je m'en excuse, c'est que ça dépend beaucoup de la commodité. Chaque commodité a un poids, une masse volumique spécifique et ça peut varier beaucoup. Par exemple, vous avez fait mention aussi au départ d'une session de projet de la présence d'une composante intermodale. À cette époque, c'était un client qui nous avait approchés justement pour expédier des fertilisants dans l'Ouest. Donc, on pourrait faire un scénario transféré, qu'est-ce que ça représente en termes de nombre de trains, de nombre de wagons, 110 000 tonnes de fertilisant, puis ça pourrait donner une idée. Mais ça demeure une hypothèse.

Prunelle Thibault-Bédard

Pourriez-vous pour illustrer là ce à quoi les résidents peuvent s'attendre, nous fournir quelques petits scénarios représentatifs en fonction des trois principales marchandises concernées par le terminal, puis peut-être nous faire le scénario maximal. S'il advenait que les 110 000 tonnes soient intermodalisées en ferroviaire, on peut s'attendre à quoi, en termes de passages de train, de longueur de train. Ça va permettre à la population de se faire une meilleure idée. On comprend que c'est bien approximatif, c'est juste pour mettre quelque chose de plus concret que du tonnage qui parle relativement peu.

Olivier Rochette

Parfait, merci.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci à vous.

Ashley Torres, pour Mères au front

Prunelle Thibault-Bédard

J'appellerais maintenant madame Ashley Torres.

Ashley Torres

Bonjour. Moi, c'est Ashley Torres, c'est pour Mères au front. Dans le fond, ma première question, ça s'adressait plutôt au ministère de l'Environnement. Je voulais savoir comment on allait tenir en compte des impacts cumulatifs sur le fleuve Saint-Laurent, notant que le projet de Sorel-Tracy s'inscrit dans un contexte où nous avons plusieurs expansions et constructions de ports présentement sur la table, Contrecoeur, Sorel-Tracy, Baie-Comeau, Matane, Bécancour. Donc, je voulais juste savoir de quelle manière tout ça est pris en compte.

Prunelle Thibault-Bédard

Juste vous adresser à moi, il y a pas de problème.

Ashley Torres

Tout ça allait être pris en compte pour l'étude de ce projet.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Donc, au porte-parole du ministère de l'Environnement, tel que présenté par madame Torres, de quelle manière est-ce que le Ministère va prendre en compte les effets cumulatifs dans son appréciation du projet?

Gérard Denis

Oui. Gérard Denis, ministère de l'Environnement. Pour cette thématique-là, je vais passer la parole à ma collègue Simone.

Simone Gariepy

Bonjour. Simone Gariepy, ministère de l'Environnement. Juste d'entrée de jeu, je voulais signifier que le projet de terminal de Contrecoeur n'a pas fait l'objet de la Procédure d'évaluation environnementale du Québec. Il était assujéti seulement à la loi d'évaluation d'impact du gouvernement fédéral. Et donc, on n'a pas de pouvoir décisionnel ou d'intervention en lien avec ce projet-là. Néanmoins, pour l'ensemble des projets qui sont visés par la procédure, l'évaluation des impacts cumulatifs est exigée dans la directive pour l'élaboration de l'étude d'impact. Donc elle permet de comprendre comment plusieurs interventions peuvent s'additionner dans le temps et sur le territoire.

L'étude d'impact doit comprendre les projets, je l'ai mentionné hier, mais je le répète aujourd'hui. Donc, l'étude d'impact doit comprendre les projets et activités existants réalisés sur le territoire d'analyse et raisonnablement prévisibles. Pour les projets et activités, l'étude d'impact doit présenter suffisamment d'informations pour déterminer les interactions avec le projet principal, évaluer leurs contributions éventuelles aux effets cumulatifs, permettre d'apprécier leurs influences sur les composantes valorisées de l'environnement et déterminer les mesures d'atténuation nécessaires.

L'évaluation des effets cumulatifs relève principalement de l'initiateur. Celui-ci doit démontrer que son approche est complète, représentative et raisonnablement adaptée à chacune des composantes étudiées. L'initiateur doit déterminer les composantes environnementales et sociales à examiner, en justifier l'analyse et démontrer que les limites, et démontrer que les limites géographiques et temporelles sont adéquates. Le Ministère est également préoccupé par les effets cumulatifs sur la santé du fleuve Saint-Laurent pour l'ensemble des projets portuaires qui ont lieu actuellement. Les exigences actuelles du Ministère sont celles qui sont indiquées dans la directive et pour la procédure d'évaluation d'impacts, elle se limite à l'échelle du projet. L'impact du projet sur les composantes valorisées est mesuré à partir de l'état initial, donc il intègre et prend en compte les impacts qui sont déjà existants sur l'environnement. Les caractérisations qui sont exigées dans le cadre de l'analyse du projet servent à établir l'état initial et les perturbations qui sont déjà existantes.

Évidemment, l'évaluation environnementale par projet a ses limites et ce n'est pas nécessairement le bon outil pour faire l'évaluation à l'échelle du fleuve Saint-Laurent. Il y a d'autres outils législatifs qui ont été introduits dans la *Loi sur la qualité de l'environnement*. J'ai

mentionné hier l'évaluation environnementale sectorielle et régionale qui sont plus appropriées pour ce type de projet. Le Ministère développe actuellement ce nouveau processus d'analyse pour améliorer la prise en compte, justement, des impacts cumulatifs puisque l'évaluation environnementale par projet est un peu limitée, si on veut, dans la prise en compte des impacts cumulatifs à l'échelle géographique.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci, madame Gariepy. Vous avez bien expliqué que dans la réalisation de son étude d'impact, c'est la responsabilité de l'initiateur de documenter les impacts cumulatifs donc dans la portée à la fois géographique et temporelle. Mais si on regarde l'autre étape du processus d'évaluation environnementale, à l'étape de la décision, donc une fois que l'initiateur a fait ses devoirs, a documenté les impacts, de quelle manière est-ce que cette portion de l'étude d'impact est prise en compte et elle est intégrée dans la prise de décision en lien avec le projet?

Simone Gariepy

En fait, elle est prise en compte selon les différents éléments. Donc, elle est adaptée à chacun des éléments, comme par exemple, si on prend la qualité de l'air, qui est une préoccupation qui a été nommée à plusieurs reprises, selon, on va utiliser la modélisation atmosphérique avec l'aire de dispersion des contaminants. Si on prend, par exemple, le climat sonore, qui a aussi été une préoccupation qui a été soulevée à de nombreuses reprises, on va utiliser la proximité des récepteurs sensibles et on va utiliser aussi la caractérisation du climat sonore. Il y a d'autres éléments, par exemple l'éclairage, la circulation, le paysage. On va utiliser l'aire d'influence de ces éléments-là.

Donc, pour chacun des éléments, l'analyse va être adaptée au projet. Donc ça dépend vraiment de la dimension, mais pour chacune de ces dimensions-là, nos exigences sont bien indiquées dans la directive et notre analyse est effectuée par nos experts pour s'assurer de prendre en compte les éléments adéquats.

Prunelle Thibault-Bédard

Détrompez-moi si je vous ai pas bien, si comprends pas bien la situation, mais il me semble, dans les exemples que vous donnez, par rapport, par exemple à l'égard de la qualité de l'air, on va se baser sur la modélisation atmosphérique, puis on va demander des mesures d'atténuation pour les impacts. Cette approche me semble être la même approche que les autres sections de l'étude d'impact où on documente les impacts point, et non pas les impacts cumulatifs. Et donc on a des outils de mesure, on note des impacts, ensuite on propose des mesures d'atténuation. Est-ce qu'il y a une nuance, une distinction entre l'étude de ces impacts de façon, disons, classique, indépendante et la réflexion, parce qu'il y a quand même une section distincte de l'étude d'impact qui est sur les effets cumulatifs. On n'en tient pas compte différemment? La prise en charge est la même? Est-ce que ma question est claire?

Simone Gariepy

Oui. La question est claire. En fait, la prise en compte des impacts cumulatifs se fait à partir des données qu'on exige de l'initiateur. Donc, on lui demande que la caractérisation de l'ensemble des dimensions prenne en compte effectivement le milieu déjà perturbé dans lequel il s'insère.

Donc en prenant en compte ces éléments-là, dans les données que l'initiateur prend en compte, il doit justifier aussi l'échelle à laquelle il va aller chercher ces informations-là. Ça nous permet de bien mesurer l'impact supplémentaire qui est apporté par le projet par rapport à l'état initial pour évaluer les impacts cumulatifs. Bien que ce soit distingué, par exemple dans la directive, c'est pris en compte dans le cadre de l'analyse au même moment qu'on fait l'analyse de chacun des éléments.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Si on s'élève un peu, là on parle de façon un peu plus conceptuelle, est-ce qu'on est d'accord que la prise en compte des effets cumulatifs a pour objectif de s'assurer que la capacité de support des écosystèmes est respectée? Est-ce que vous êtes d'accord avec cette adéquation entre les deux concepts?

Simone Gariepy

Oui. Tout à fait. Bien que ce soit pas toujours un élément qui soit facile à déterminer.

Prunelle Thibault-Bédard

J'y arrivais justement, si on parle du fleuve Saint-Laurent, l'écosystème du fleuve Saint-Laurent, est-ce qu'il y a des indicateurs sur lesquels on peut se baser pour nous donner des indices là de, on en est où par rapport à l'atteinte de cette capacité de support là, si on avait une check-list en bon français à faire, qu'est-ce qu'on mettrait dessus?

Simone Gariepy

J'avoue que c'est un élément qui est pas évident à analyser. On peut utiliser, par exemple, certaines espèces parapluies. Il y a eu des préoccupations qui ont été nommées en tout début d'audience sur le chevalier cuirré, par exemple. On peut utiliser des espèces parapluies pour savoir effectivement si on a atteint un seuil maximal de perturbation pour certaines espèces qui sont plus sensibles. Ça peut aussi devenir des enjeux majeurs décisionnels dans certains projets. Sinon, comme je l'ai expliqué au tout début, c'est sûr que l'analyse par projet a ses limites au niveau de l'analyse des impacts cumulatifs.

Si on parle de l'ensemble des projets portuaires sur le fleuve Saint-Laurent, ça devient difficile d'exiger d'un initiateur de faire l'analyse pour l'ensemble des projets portuaires du fleuve Saint-Laurent. C'est pour ça qu'il a été introduit dans la Loi, comme j'expliquais tout à l'heure, l'évaluation environnementale, régionale et sectorielle, ou sectorielle et régionale, pardon, qui a été introduite, bien qu'elle ne soit pas tout à fait en vigueur, mais il y a la possibilité de faire des projets pilotes pour pallier, si on veut, à cette lacune, si on veut de, de prendre, d'avoir un niveau plus élevé pour l'analyse des impacts cumulatifs plutôt que d'y aller projet par projet.

Prunelle Thibault-Bédard

Et puis cette fameuse évaluation environnementale, sectorielle et régionale, est-ce que je l'ai eu?

Simone Gariepy

Oui.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Vous en avez parlé un petit peu hier, mais vous disiez que c'est quelque chose qui était à l'initiative de l'initiateur, à la demande d'un initiateur, ou c'est une initiative du, ce serait une initiative du ministère de l'Environnement, par exemple, de déclencher une telle étude?

Simone Gariepy

Bien, en fait, c'est un processus dans la Loi, c'est un processus qui est volontaire, qui serait analysé effectivement un peu comme c'est inspiré de la procédure d'évaluation d'impact, donc qui serait analysé par le ministère de l'Environnement, mais le porteur peut être un ministère, une société d'État, une municipalité, une MRC, ça pourrait aussi être une compagnie privée ou un regroupement de compagnies privées ou une association d'un secteur d'activité. Donc le porteur peut provenir de différents types de milieux, c'est pas le Ministère qui déclenche, c'est à la demande d'un initiateur ou d'un demandeur.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Donc le fait, comme c'est le cas dans les différents projets portuaires du Saint-Laurent, le fait que les projets soient portés par des initiateurs différents ne ferait pas obstacle à une telle évaluation parce qu'elle pourrait être portée par un autre organisme?

Simone Gariepy

Oui. Tout à fait. Elle pourrait être portée par un autre organisme.

Prunelle Thibault-Bédard

Et le rôle du Ministère là-dedans c'est d'établir le cadre de cette évaluation-là?

Simone Gariepy

Exact. D'établir le cadre, de faire l'analyse et d'établir à la suite de ça, d'établir les différentes conditions ou conclusions de cette évaluation régionale-là. Et ensuite, s'il y a des projets qui viennent s'inscrire à l'intérieur du programme, bien ils devront se conformer, si on veut, aux différentes exigences ou conclusions qui découleront de l'évaluation, de l'ÉESR, le petit acronyme de l'ÉESR, pour pouvoir éventuellement même bénéficier d'un allègement réglementaire si le projet se conforme bien aux différentes conditions. Donc, il y a quand même des avantages pour les initiateurs de projet qui adhèreraient à une telle évaluation.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Et puis quand vous dites que c'est en développement actuellement, c'est le cadre qui est en train d'être élaboré pour permettre éventuellement que des initiateurs adhèrent volontairement à l'approche.

Simone Gariepy

Oui. Effectivement. Juste retrouver dans mes notes, en fait, l'ÉESR, si vous me permettez d'utiliser l'acronyme, l'ÉESR a été introduit dans la *Loi sur la qualité de l'environnement* par le Projet de loi 81 qui visait à modifier diverses dispositions en matière d'environnement. Dans ce

projet de loi là, les différentes modalités d'application de l'IES-R ont été introduites. Par contre, pour son entrée en vigueur, ça prend un règlement pour pouvoir l'appliquer et ce règlement-là est en cours d'élaboration.

Prunelle Thibault-Bédard

D'accord. Je vous remercie beaucoup.

Simone Gariepy

Mais ça, juste pour apporter une petite précision là, si un initiateur, par exemple, souhaitait faire un projet pilote, le Ministère est quand même disposé à entreprendre des discussions.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Je vous reviens dans un instant, madame Torres, pour votre deuxième question. La commission a encore quelques questions sur le sujet. Je me tournerais maintenant vers monsieur Belounis de Transports Canada. Transports Canada, dans le cadre de votre participation au plan d'action Saint-Laurent, vous avez mandaté une équipe de l'Université Laval pour proposer et mettre à l'essai un cadre méthodologique d'évaluation des effets cumulatifs des activités maritimes dans le Saint-Laurent et la rivière Saguenay. La commission a pris connaissance de cette étude, on y réfère comme l'étude Beauchesne. Est-ce que vous êtes familier avec cette étude, monsieur Belounis?

Arezki Belounis

Arezki Belounis de Transports Canada. Malheureusement non, mais je vais passer la parole à ma collègue Suzanne L'Heureux qui est porteuse de ce dossier. Suzanne, c'est à toi de parler.

Suzanne L'Heureux

Bonjour madame la présidente, Suzanne L'Heureux, Transports Canada.

Prunelle Thibault-Bédard

Bonjour.

Suzanne L'Heureux

Bonjour.

Prunelle Thibault-Bédard

Alors on a des questions sur cette étude. Tout d'abord, pourriez-vous nous présenter les grandes conclusions de l'étude? Est-ce qu'il y a des constats particuliers qui seraient pertinents pour la portion fluviale qui nous intéresse aujourd'hui avec le projet de Sorel-Tracy?

Suzanne L'Heureux

Oui. Je vais juste trouver l'information, donnez-moi deux petites minutes. L'étude, en fait, l'étude, le but, c'est de donner un portrait global basé sur les données existantes à l'époque que l'étude a été faite. Donc, en combinant les données, on obtient une carte qui identifie les secteurs qui

sont plus sensibles et plus vulnérables aux stressseurs qui ont été considérés dans l'étude, donc entre Québec, oui sur le lac Saint-Pierre, dans le chenal de navigation entre Montréal et Trois-Rivières. Ce sont deux des zones où on a identifié des secteurs plus sensibles et plus vulnérables aux stressseurs qui ont été pris en compte, comme j'ai mentionné. Est-ce que ça, je sais pas si ça répond à votre question?

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. Ça répond. Donc une vulnérabilité plus grande à certains endroits. Est-ce que les conclusions de cette étude-là, les résultats, permettent ou permettraient de guider la prise de décision quant à différents projets dans le secteur étudié, ou est-ce qu'on est seulement à une étude préliminaire? Je sais que c'était, c'est la méthodologie un peu qui était élaborée. Pouvez-vous me parler peut-être, est-ce qu'il y a une vision de développer d'autres études à la suite de celle-ci? Est-ce que l'objectif ultime, c'est de se doter d'outils décisionnels? Donc c'est quoi la perspective?

Suzanne L'Heureux

Oui. C'est vraiment l'initiative, quand je parle de l'initiative des effets cumulatifs du transport maritime, à l'échelle nationale c'est ça, un des objectifs, c'est vraiment d'éclairer les études, les évaluations d'impacts ou les études d'impact d'un grand projet en donnant des données probantes pour aider dans l'élaboration type de recommandations régionales de mesures d'atténuation et de stratégies de gestion qui pourraient être appliquées à de futurs projets dans la zone d'étude ou plus largement. C'est sûr l'étude, c'était une première itération basée sur des données entre 2000 et 2020, grosso modo, quand les données étaient disponibles.

Alors quand je dis ça, ça c'est une première itération. C'est certain que depuis, il y a d'autres études, d'autres données, qui se sont ajoutées. La méthodologie, le rapport, comme vous en avez pris connaissance, la méthodologie est disponible pour, pour être utilisée et même améliorée en y ajoutant d'autres, en utilisant d'autres, en y ajoutant d'autres composantes valorisées ou de stressseurs également. Donc ça, c'est vraiment une première itération. Votre question, vous demandez si nous, on envisage une deuxième, comme une deuxième partie à cette étude-là?

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. C'est ça. J'aimerais savoir quelle est la perspective, est-ce que des études ultérieures sont prévues pour mener à des outils plus, des outils qui pourraient être utilisés dans, oui dans la prise de décision.

Suzanne L'Heureux

Mais cet outil-là peut être définitivement utilisé.

Prunelle Thibault-Bédard

Déjà. OK. Parfait.

Suzanne L'Heureux

Le rapport est disponible en ligne publiquement, donc la méthodologie peut être utilisée. Cette méthodologie développée par l'équipe de David Beauchesne, c'est basé sur d'autres méthodologies de Harper, mais oui, elle est là pour être utilisée. De notre côté, à Transports Canada, on a encore, comme vous savez, avec toutes les annonces de budget, de coupures de budget, de coupures de personnel, en ce moment, on n'envisage pas une phase deux, bien je veux dire, une phase deux. On aimerait, mais peut pas, j'ai pas, on a pas de boule de cristal tant qu'à l'avenir, donc voilà, je sais pas si ça aussi ça répond à votre question?

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. Merci. Vous avez mentionné les stresseurs. Pouvez-vous nous définir qu'est-ce que c'est un stresser et quels étaient les stressers étudiés dans l'étude?

Suzanne L'Heureux

Les stressers, en fait, c'est ce qu'on appelle les facteurs de stress, si vous voulez, qui proviennent de différentes activités maritimes qui ont été considérées dans l'étude. Dans le cas de cette étude-là, qui a été entreprise par David Beauchesne et son équipe, les facteurs de stress qui ont été considérés c'est les déversements accidentels, les ancragés, la pêche commerciale, le dragage, les naufrages, la navigation en général, la pollution maritime. Les stressers, comment ils ont été choisis, les composantes valorisées c'est avec, tout d'abord, parce que l'initiative des effets cumulatifs du transport maritime est vraiment basée sur un partenariat avec les communautés autochtones qui étaient intéressées à participer. Alors, les premières conversations ont eu lieu avec les communautés participantes. C'est ça qui était important pour elles, ces facteurs de stress-là. Les groupes de composantes valorisées ont, éventuellement, ça a été discuté avec d'autres parties prenantes, avec l'équipe de David Beauchesne, de l'Université Laval également.

Prunelle Thibault-Bédard

Et puis, si vous avez cette information-là en tête, est-ce que vous êtes en mesure de nous indiquer les stressers qui ont un impact plus important dans la région de Sorel?

Suzanne L'Heureux

Je connais pas le rapport de David Beauchesne en détail. C'est quand même assez élaboré. Laissez-moi juste jeter un petit coup d'œil. Est-ce que je peux vous revenir là-dessus?

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. Bien sûr.

Suzanne L'Heureux

Alors, vous voulez savoir, si j'ai bien compris la question...

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. Parmi les stressseurs étudiés dans l'étude de professeur Beauchesne, lesquels ont un impact plus important sur la région de Sorel. Est-ce que c'est possible, avez-vous une copie PDF de cette étude? La commission l'a consultée, mais on la trouve seulement dans une espèce de forme interactive en ligne, ça rend la recherche vraiment difficile.

Suzanne L'Heureux

Et oui, je suis d'accord avec vous, mais j'ai des collègues qui, elle est pas tout à fait, ils travaillent, ils ont à la convertir, puis c'est pas, c'est pas facile, ils ont presque terminé, mais en ce moment, elle est pas encore, la version PDF n'est pas encore disponible malheureusement. Je vais m'informer à savoir où est-ce qu'ils en sont. Je pense qu'ils avaient presque terminé, puis dès qu'elle est disponible, je pourrais vous la faire parvenir.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. En attendant peut-être juste déposer le lien, l'hyperlien vers le site, comme ça, la commission pourra le rendre public si jamais des membres du public veulent la consulter. Mais, on attendrait la version PDF si elle est disponible à court terme, ce serait bien gentil.

Suzanne L'Heureux

Pouvez-vous me rappeler, c'est la première fois que je participe à ce genre d'audience publique, j'envoie le lien à qui exactement?

Prunelle Thibault-Bédard

En fait, notre analyste, madame Bataillier, va être en contact avec vous pour vous préciser toutes les modalités. Donc, vous allez pouvoir régler ça avec elle.

Suzanne L'Heureux

Parfait. D'accord. Puis, je vous reviens avec la réponse pour les stressseurs qui ont eu un plus gros impact sur la région de Sorel, c'est ça?

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. Merci beaucoup.

Suzanne L'Heureux

Parfait.

Prunelle Thibault-Bédard

Madame Torres, merci beaucoup pour votre première question. Comme vous avez vu, elle était bien inspirante. Nous allons poursuivre avec votre deuxième. J'en profite pour rappeler aux intervenants, les questions doivent m'être dirigées et les réponses également. Je vous écoute.

Ashley Torres

Super. Hier, on nous a présenté l'étude d'impact du promoteur, la modélisation des rejets de polluants, puis on a eu une réponse notamment qu'elle était incomplète, qu'il y avait des choses manquantes, notamment par le ministère de l'Environnement. Donc nous, on voulait savoir c'est quoi les délais que les promoteurs vont avoir pour donner une nouvelle version, puis est-ce que cette nouvelle version-là d'étude va être disponible pour le public, puisqu'on a nommé aussi qu'il y allait avoir des dépassements des normes dans l'étude actuellement présente. Je sais pas si c'est clair.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. C'est clair, merci. Monsieur Denis, du ministère de l'Environnement, vous nous avez informés qu'une nouvelle version de l'étude de dispersion atmosphérique serait demandée. Pouvez-vous nous préciser les délais?

Gérard Denis

Oui. Gérard Denis, ministère de l'Environnement, donc la mise à jour de l'étude de dispersion va être demandée dans le cadre de l'analyse environnementale. Au niveau de l'initiateur du projet, il y a pas de délai qui est attribué, donc les délais sont uniquement ou presque uniquement là du côté du Ministère. Donc nous, une fois qu'on va avoir envoyé les questions, on peut pas nécessairement établir le temps que ça va prendre à l'initiateur pour répondre. Cependant, à la réception de cette modélisation-là, on va pouvoir faire l'analyse puis s'assurer que les normes et critères sont respectés.

On a discuté un peu hier qu'il y avait au besoin d'autres mesures de minimisation qui pourraient être mises en place. Donc, ça va être ça notre objectif premier, de s'assurer que les mesures adéquates sont mises en place pour assurer le respect des normes et des critères. En ce qui concerne la mise en ligne de ces documents-là, ils vont être mis en ligne sur le registre. La seule nuance, c'est qu'en analyse environnementale, ils sont pas nécessairement mis en ligne en temps réel, si on veut, comme à la recevabilité, dès qu'on les reçoit, ils sont mis en ligne. Cependant, pendant l'analyse de l'acceptabilité, c'est à la toute fin que ces documents-là sont mis en ligne

Prunelle Thibault-Bédard

À la toute fin, donc, juste avant la recommandation du ministère pour la prise de décision.

Gérard Denis

Avant ou rapidement après, effectivement.

Prunelle Thibault-Bédard

Donc, le public qui serait intéressé de consulter les changements apportés à cette étude n'aurait plus l'occasion. Donc, les travaux de la commission seront terminés et on serait très près d'une prise de décision au moment où l'étude serait rendue publique.

Gérard Denis

Effectivement.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. En lien avec ça, je voudrais juste clarifier un élément, peut-être de nature plus procédurale. Vous avez indiqué, vous avez fait la distinction hier entre l'étape de la recevabilité et l'étape de l'analyse environnementale. Vous avez indiqué qu'à l'étape de la recevabilité, on s'assure que l'initiateur a complété toutes les portions, toutes les études demandées en vertu de la directive pour son étude d'impact et après ça, on analyse dans le plus fin détail. Est-ce qu'il est exact de dire qu'à l'étape de la recevabilité, on va valider que la bonne méthodologie a été appliquée pour réaliser chacune des études? Est-ce qu'on peut le voir comme ça, l'étape de la recevabilité?

Gérard Denis

Oui. Effectivement, si la méthodologie qui était utilisée était pas reconnue ou était, on constatait qu'elle n'était pas adéquate, ça serait effectivement demandé de procéder à nouveau. Ça peut parfois aussi arriver qu'il y ait des oublis qui sont faits, donc on peut demander à l'initiateur de retourner sur le terrain par exemple.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Et puis vous nous avez dit également hier que dans le cas de l'étude de dispersion atmosphérique, un des éléments qui faisait en sorte que vous demandiez une nouvelle version, c'est que vous aviez identifié qu'il y a des mesures d'atténuation qui n'avaient pas été intégrées, n'avaient été incluses dans les projections de dispersion atmosphérique. Pourtant, il y en a. Il y a certaines mesures d'atténuation qui ont été tenues en compte par l'initiateur dans sa projection, je pense notamment à la chose dont j'oublie toujours le nom, la déplétion des positions des particules.

Olivier Rochette

Le dépoussiéreur?

Prunelle Thibault-Bédard

Déposition sèche. Merci, madame Tremblay. Donc, je sais qu'il y a des projections qui ont été faites avant, en l'absence de ce phénomène ou avec ce phénomène. Il y a quand même des mesures d'atténuation qui ont été intégrées dans le calcul. Alors, je me demandais là si le fait que vous demandiez la nouvelle étude à ce moment-ci, est-ce que c'est parce que vous jugez que les mesures d'atténuation n'étaient pas suffisantes, puis dans le fond vous souhaiteriez voir un effort accru? Est-ce que c'est un enjeu méthodologique ou c'est un enjeu d'insuffisance des mesures d'atténuation mises de l'avant dans l'étude?

Gérard Denis

Oui. Je pense qu'on va aller vérifier avec notre expert pour avoir une réponse complète à ce niveau-là.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. On va attendre plus de détails à ce sujet-là. Merci. Merci, madame Torres.

Andréanne Paris, pour le Conseil régional de l'environnement de la Montérégie

Prunelle Thibault-Bédard

J'appellerais maintenant madame Andréanne Paris du Conseil régional de l'environnement. Elle est en vidéo. Mille excuses. Je la cherchais dans la salle. Elle est avec nous ici.

Andréanne Paris

Bonjour, madame la présidente. Vous m'entendez bien?

Prunelle Thibault-Bédard

On vous entend très bien, oui.

Andréanne Paris

Parfait. Donc moi, j'aimerais commencer ma première question plus sur les éléments de justificatif du projet, sachant que le projet vise l'augmentation de l'importation, notamment des matières comme les engrais agricoles, les sels de voirie, puis en se basant aussi sur les engagements provinciaux dans le cadre de l'accord pour la biodiversité Kunming-Montréal, notamment la cible 7 qui, de laquelle a découlé aussi le Plan nature 2030. Aussi le plan d'une agriculture durable 2030 qui ont des objectifs quand même importants en réduction des apports de fertilisants ou même la Stratégie québécoise pour la gestion environnementale des sels des voiries du ministère des Transports. Comment on analyse le justificatif du projet, sa viabilité, sa cohérence en vue des objectifs gouvernementaux qu'on doit atteindre?

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. En préambule à la réponse, je vais me tourner vers le ministère de l'Environnement, mais d'abord, j'aimerais valider avec l'initiateur, ce que j'entends dans votre question madame Paris, c'est que vous sous-entendez que le projet mène à un accroissement des quantités de sels de voiries et des engrais utilisés. Est-ce que cette prémisse de la question de madame Paris, elle est juste? Est-ce que le projet va accroître les volumes reçus et utilisés au Québec?

Olivier Rochette

Merci, madame la présidente, Olivier Rochette, QSL. Donc, vous avez raison de le souligner, ce n'est pas un accroissement. L'objectif est de rapprocher la commodité plus près de son lieu de consommation, de son lieu d'utilisation.

Prunelle Thibault-Bédard

Donc, aucun volume supplémentaire n'est anticipé.

Olivier Rochette

Non. Il y a pas de croissance des volumes, il y a pas de besoins additionnels, c'est pour répondre aux besoins des routes de la région, d'entretien des routes de la région en période hivernale et répondre aux besoins des agriculteurs, cultivateurs de la région également.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vais avoir des questions plus précises là-dessus tout à l'heure. J'essaie de mesurer quand est-ce que je pose mes questions, mais je suis désolée, j'ai l'air de m'acharner, donc c'est des bateaux qui arrivent déjà ailleurs et qui vont maintenant arriver à Sorel-Tracy. C'est ça?

Olivier Rochette

Dans le cas du sel de déglacage, assurément. Dans le cadre des fertilisants, il faudrait que je me renseigne sur l'ancienne route logistique avant d'avoir des opérations au site de Saint-Joseph-de-Sorel. Il y avait peut-être du camionnage, du train, mais c'était une nouvelle solution logistique à Saint-Joseph-de-Sorel qui serait transférée à la ZIP.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Madame Paris, pour votre information, la commission va avoir des questions un peu plus précises sur les volumes un peu plus tard. Je vous invite à rester à l'écoute. Est-ce qu'avec cette précision, est-ce que vous souhaitez maintenir cette question-là auprès du ministère de l'Environnement ou voulez-vous passer à votre deuxième question?

Andréanne Paris

J'aimerais quand même comprendre comment que le justificatif du projet puis sa mise en contexte a un poids aussi dans l'analyse aussi parce qu'il y a besoin de justifier, surtout quand on a des pertes environnementales, il y a besoin, on dit toujours qu'il faut qu'il y ait un bénéfice social pour la collectivité au détriment des pertes finalement qu'on a et qu'on pondère le tout pour l'autorisation du projet. Donc, je suis quand même curieuse de voir cette analyse-là, qu'est-ce qui en est. Surtout qu'on a des engagements, comme je mentionnais, puis voir qu'est-ce que, pour s'assurer qu'il y ait une cohérence aussi dans ce qu'on autorise.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. Donc, oui, je vais m'adresser d'abord à madame Beauchemin puisqu'elle a levé la main. Je passerai ensuite... ou... ça va dans cet ordre, madame Beauchemin? Donc, on va regarder à la fois du ministère des Transports et du ministère de l'Environnement la question de madame Paris, donc quel est le poids, quelle est la manière dont la justification du projet est prise en compte dans son évaluation, dans la prise de décision. Les études d'impact comportent toujours une section sur la justification du projet, donc quel rôle elle vient jouer?

Sophie Beauchemin

Donc, je me suis permise de lever la main, c'est évidemment pas pour parler dans le fond de la prise en compte du côté environnemental, mais tout simplement parce que ce projet-là, dans l'optique de l'orientation gouvernementale du gouvernement du Québec, donc le ministère des Transports a octroyé un financement à ce projet-là. Donc, s'il a octroyé un financement à ce

projet-là, c'est parce que le ministère, le gouvernement du Québec en fait, avait une stratégie maritime gouvernementale, dont l'une des priorités était d'améliorer dans le fond la capacité portuaire, donc d'améliorer, de valoriser le transport maritime, de s'assurer que les infrastructures étaient compétitives. Et la raison pour laquelle le ministère des Transports, dans le fond, ils ont mis, en fait, je dirais pour la raison pour laquelle le gouvernement du Québec s'est doté d'une stratégie maritime, c'est notamment parce que lorsqu'il est question de transport de marchandises, qui est bon évidemment, le but étant toujours de favoriser le type de transport le plus adéquat qui génère le moins de gaz à effet de serre et de rapprocher la marchandise de son, comment dire, de son bénéficiaire, si on veut, de la personne, donc de l'utilisateur. Il reste que donc dans les modes de transport, le transport maritime est quand même celui qui est le moins impactant dans le fond.

Donc, notamment en termes d'émissions de gaz à effet de serre, on a le transport aérien qui est extrêmement coûteux, qui effectivement, et le plus, qui a le plus d'impacts sur l'environnement et qui est donc utilisé dans des cas très, très nichés, très rares, donc pour des commodités, des biens qui périssent rapidement et tout ça. Sinon, le transport routier par rapport au transport maritime, le transport maritime a quand même un avantage, il est à peu près six à sept fois moins générateur donc de gaz à effet de serre. Donc, le gouvernement du Québec, l'idée, c'est vraiment de s'assurer, autant que possible, que les marchandises puissent se rendre le plus loin possible en transport maritime. Le transport maritime, évidemment, c'est lent. C'est pas mal plus lent et pas mal moins agile que le transport par camionnage. Mais, par contre, effectivement, ça permet quand même des économies d'échelle, c'est certain, et ça permet de se rendre à destination quand même avec un impact environnemental qui est moindre.

Donc, dans le cas de ce projet-là qui a été financé, il a été financé dans le cadre d'un programme normé du gouvernement du Québec, donc qui dit programme normé, dit que le cadre normatif du programme a préalablement été approuvé par le gouvernement du Québec, par le Conseil du trésor. Donc, et ce projet-là, justement, en rapprochant quand même considérablement les marchandises des utilisateurs auxquels ils sont destinés, faisait en sorte que ça réduisait quand même au total le camionnage. Donc, c'est en termes donc, pour la question de madame Paris, en termes d'orientation gouvernementale pour ce qui relève du transport, c'est un peu le type de justificatif effectivement qui a fait en sorte que le projet a reçu une aide financière.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Vous parlez du Programme d'investissement en infrastructures maritimes, c'est bien le cas, le programme normé?

Sophie Beauchemin

Oui. Oui. Tout à fait.

Prunelle Thibault-Bédard

La commission a fait quelques lectures sur ce programme, puis on voyait que dans l'énoncé des objectifs, on disait que ça visait l'amélioration de la performance du transport maritime de marchandises sur le Saint-Laurent. Ça fait référence à ce que vous disiez. Lorsqu'on parle d'amélioration de la performance, d'un transport maritime qui serait plus performant, est-ce que

ce critère-là, il est évalué de façon je dirais uniquement quantitative, c'est-à-dire que vous nous avez parlé du désir d'augmenter le transport de marchandises par voie maritime. Est-ce que tout projet qui mène, qui permet de favoriser le transport maritime va être jugé comme permettant d'augmenter la performance ou on a aussi une analyse plus fine, projet par projet, de... Est-ce que c'est performant ou pas?

Sophie Beauchemin

On a évidemment une analyse plus fine.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Pouvez-vous en parler un peu?

Sophie Beauchemin

Oui. Non. Effectivement, le but est pas d'augmenter pour augmenter. L'idée, évidemment, donc, l'idée est vraiment dans le transfert modal. Donc, lorsqu'un projet permet de transférer une marchandise qui était camionnée, donc vers le transport maritime, et on en a soutenu au fil des ans des projets comme ça, c'est quand même un élément intéressant pour, dans ce type de programme là, dans le fond. Donc, c'est un effet. Quand on parle de performance également, ce qui est important, puis je pense que c'est pour tous les types de transport de marchandises, c'est vraiment la fluidité. Puis, qui dit fluidité dans le fond, en fait, le pire ennemi de la fluidité étant le temps, c'est les temps d'attente. Et les temps d'attente dans les transports, dans le domaine des transports, c'est générateur de gaz à effet de serre.

Donc, dans le cas du projet de QSL, effectivement, il y avait quand même des temps d'attente des navires, donc ancrés, qui étaient pas négligeables, donc dans le fond ça, ça fait partie effectivement des objectifs du programme. Donc, ça avait été un des facteurs qui a été considéré, notamment. Donc en termes d'efficacité, c'est un peu ça. Lorsqu'on, parfois, puis là c'est pas le cas du projet de QSL ici, mais il y a d'autres projets où on a pu financer, par exemple, des parties dans le fond des emprises ferroviaires pour faciliter plus rapidement le mouvement des marchandises d'un terminal vers le ferroviaire. Donc, c'est ce genre de choses-là, effectivement.

Donc, même chose, on a parlé, on a abordé hier les questions des temps d'attente des camions. Donc les systèmes de prise de rendez-vous, par exemple, au Port de Montréal, des initiatives qui sont faites de leur côté qui ont été également soutenues dans tout cas d'autres, d'une autre mesure du Ministère. Donc ce genre de mesure-là fait en sorte effectivement, un camion à l'attente avec le moteur ouvert, c'est polluant. Donc tout ce qui contribue à la fluidité contribue à l'efficacité.

Prunelle Thibault-Bédard

Dans le cadre du projet de QSL, au moment d'accorder le financement, est-ce que vous êtes penché sur des données relatives au camionnage évité, est-ce que c'est un des critères que vous avez observés?

Sophie Beauchemin

Ça faisait partie dans le fond, du portrait, oui, il y a des, donc, évidemment il y a du tonnage, il y a du tonnage à Sorel même, comme tel, il y a du tonnage de plus, donc c'est sûr du tonnage de plus il va y avoir effectivement du camionnage de plus. Par contre, l'aspect du transit qu'il y avait avant, entre le quai Saint-Joseph et le terminal, dans le fond du côté Richelieu, ça a été considéré. Donc, c'est quelque chose qui est dans l'analyse, oui. Qui a été considéré.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Merci. Vous avez parlé de la notion d'intermodalité, notamment en disant qu'un projet qui favoriserait un transfert plus rapide entre le transport maritime et le transport ferroviaire serait vu favorablement dans le cadre de ce programme-là. Est-ce que vous pouvez nous donner une petite définition d'intermodalité? Il y a aussi le mot multimodalité qui a été utilisé. C'est notamment des concepts qui sont utilisés par l'initiateur dans la justification de son projet, cette notion d'intermodalité. Du point de vue du ministère des Transports, qu'est-ce que c'est un projet intermodal?

Sophie Beauchemin

Bien en fait, l'intermodalité ne doit pas être confondue avec le transfert modal. Ce qui est recherché, ce qu'on aime beaucoup, c'est vraiment le transfert modal. Donc, à partir du moment où on enlève des camions sur les routes, puis évidemment, pas besoin d'être, c'est pas sorcier, vous comprenez bien que les, moins il y a de camions sur les routes, qui sont transférés donc dans du maritime, bien évidemment, ça allonge aussi la durée de vie des routes. Donc, en plus de générer moins de GES. Donc, ça, le transfert modal. Effectivement, c'est quelque chose, c'est un des objectifs même du programme.

Quand on parle de transport maritime de courte distance, c'est vraiment l'idée d'avoir des fois des lignes, des lignes de transport, camionnage, et effectivement, on va plutôt privilégier des solutions maritimes. Et la partie camionnage devient davantage plus locale. Donc beaucoup moins de kilomètres parcourus par les camions. Donc, ça, c'est vraiment le transfert modal. L'intermodalité, c'est vraiment, en termes de logistique, c'est vraiment la capacité et la rapidité, l'efficacité à passer d'un mode de transport à un autre.

Donc dans ce cas-ci, par exemple, dans les, comment dire, ce qu'on a considéré comme étant intéressant, le convoyeur par exemple, c'est une façon effectivement d'accélérer le déchargement du bateau pour le vrac, après ça pour l'entreposage de ces matières-là. Donc ça fait partie, c'est un des exemples. Mais donc il y a plusieurs autres exemples, mais dans ce cas-ci effectivement, il y avait pas de lien ferroviaire qui a été ajouté, mais ça aurait pu, tout ce qui facilite le transport, ce qui facilite dans le fond, le transit entre un mode de transport et un autre de la marchandise évidemment.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Au moment où la demande de financement avait été faite, au moment où le financement avait été accordé, est-ce que l'intermodal ferroviaire faisait toujours partie du projet? Parce qu'on en a discuté un peu plus tôt là, dans l'avis de projet, au départ, il était présenté comme faisant partie du projet. Maintenant, le contrat qui le justifiait ne s'est pas concrétisé. Donc, de

votre côté, le projet qui a été initialement examiné par le MTMD, le ministère des Transports et de la Mobilité durable, comportait-il cette dimension intermodale ferroviaire?

Sophie Beauchemin

Non.

Prunelle Thibault-Bédard

Non. OK. Donc le financement n'a pas été accordé sur la base de ce critère.

Sophie Beauchemin

Non, c'est un exemple que je vous donnais effectivement, mais c'est pas quelque chose qui était au dossier. Donc nous on a, l'aide financière a été octroyée en 2025, en mars 2025. Donc, le dossier a commencé à être analysé à la toute fin de l'année 2023. Mais dans les dossiers d'analyse, non, le transfert vers le ferroviaire n'est pas considéré.

Prunelle Thibault-Bédard

D'accord. Puis vous nous disiez que c'est le transfert modal qui est l'élément clé. Vous avez mentionné dans le cadre du projet de QSL, la réduction du transport interquais comme étant un élément de transfert. Est-ce que vous avez des données sur d'autres, est-ce que le projet peut occasionner d'autres transferts modals mis à part la suppression du camionnage interquais, puis est-ce que vous avez des données là-dessus?

Sophie Beauchemin

Non. Écoutez, les données qu'il y a sur le transfert interquais, écoutez c'est les données, c'est les données qu'ils avaient, attendez. Bon, évidemment, il y a les temps d'attente qui étaient importants, les temps d'attente des bateaux. Donc ça, c'est quelque chose qui était important et de mémoire, écoutez, est-ce que c'était 40? 48 000 km dans le fond de moins, donc en camionnage, en zone urbaine entre les deux quais, c'est ce qu'ils avaient inscrit donc à notre dossier. C'est l'un des éléments dans le fond de, comment dire, pour lequel le programme se qualifiait comme je vous dis, c'est un programme normé, un programme normé, bien on a une grille d'analyse et on suit, on regarde effectivement où le...

Il y a plusieurs autres éléments sur lequel, on a des normes en termes de financement du projet également par le promoteur, la mise de fonds du promoteur, tu sais, on a beaucoup de choses de ce type-là, mais dans les objectifs, effectivement, il reste qu'il se qualifie en termes de modernisation et en termes donc de rapprocher le transport maritime, la matière transportée par le maritime des utilisateurs. Il reste que c'était quelque chose quand même qui était intéressant.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. La commission vous avait demandé de préparer une présentation sur Avantage Saint-Laurent. Je la regarderais peut-être un peu plus tard. Toutefois, on en a pris connaissance du document que vous nous aviez déposé puis il y a un endroit dans votre PowerPoint où vous indiquez, je vais vous citer, vous et votre équipe, une analyse financière a démontré que des aides financières du Québec et du Canada étaient nécessaires pour rentabiliser le projet.

Qu'est-ce qui vous a mené à la conclusion qu'en l'absence d'une aide gouvernementale, ce projet-là n'était pas rentable?

Sophie Beauchemin

Pour tous les projets de ma direction, c'est la Direction du transport et de la stratégie maritime, on réalise une analyse financière. C'est une analyse qui s'appelle la valeur actualisée nette. Donc, cette analyse-là permet, je m'étais mis des notes parce que je me disais que c'est pas pour que les gens comprennent bien. Dans le fond, c'est un indice qui permet de mesurer la rentabilité d'un projet en comparant l'investissement de départ aux gains qui sont prévus. Tout ça dans le fond ramené à la valeur monétaire de l'argent au moment où l'analyse est faite.

Dans ce cas-ci, nous, il y a deux cas où on va avoir des réticences à financer. Si, dans le fond, le promoteur peut autofinancer le projet sans problème. Donc, évidemment, nous, on regarde les flux financiers. Puis, honnêtement, je ne peux pas aller très très très loin là-dedans, c'est un économiste chez nous qui se charge de ça, mais la méthode qui est utilisée par le ministère des Transports et celle du ministère des Finances, c'est la même méthode. Donc on regarde les flux financiers. Si, évidemment donc, un promoteur, le projet est assez rentable sur cinq ans, donc pour se rentabiliser, que le promoteur peut l'autofinancer, évidemment, on ne financera pas. Donc, à l'inverse, on refuse des projets parce que même s'il y a une aide gouvernementale, dans un horizon de cinq ans, le projet, il y a des forts risques qu'il n'arrive pas, dans le fond, à être rentable. Donc ça, c'est un autre cas où le Ministère évite de financer.

Donc dans les cas ce qu'on, évidemment on veut que l'aide, c'est de la subvention qu'on donne, donc on veut que l'aide, elle soit requise et nécessaire, donc ce qu'on va regarder, c'est si effectivement un projet n'atteindrait pas la rentabilité dans 5 ans, mais si avec de l'aide financière du gouvernement, là ça lui permettrait effectivement d'atteindre la rentabilité sur 5 ans, donc dans ce cas-ci, il y a de l'aide financière qui a également été donnée par le, octroyée par le gouvernement fédéral et la démonstration financière indiquait qu'avec l'aide financière des deux paliers de gouvernement, le projet, effectivement, présentait de bonnes perspectives de rentabilité dans cinq ans.

Prunelle Thibault-Bédard

Et vous dites subvention, donc il y a pas de prise de participation.

Sophie Beauchemin

Pas du tout.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Par conséquent, la rentabilité de ce projet-là après cinq ans, elle va bénéficier l'intérêt public de par les retombées économiques de l'activité industrielle? C'est le calcul qui est fait?

Sophie Beauchemin

Oui, effectivement, et n'oublions pas, donc, à la base, le programme poursuit des objectifs, dans le fond, d'avoir des infrastructures portuaires, maritimes, plus efficaces, dans le fond, plus

performantes. Et ce projet-là donc rencontre cet objectif de programme là. Et en plus, effectivement, il y a une perspective de rentabilité dans les cinq ans.

Prunelle Thibault-Bédard

Puis il y a un critère d'autofinancement minimal, je présume, il y a une portion qui doit venir de l'initiateur?

Sophie Beauchemin

Oui, c'est le tiers, mais en fait c'est pas le tiers du projet. Le Ministère dans le fond, comme dans tout programme, on a les coûts de projet totaux et nous, on considère, aux fins du programme, certaines dépenses qui sont admissibles. Dans le cas de ce projet-là, toutes les dépenses étaient pas admissibles, entre autres, tout ce qui était raccord aux aqueducs et tout ça. Donc tout ça était pas admissible dans le cadre de notre programme. Mais dans les dépenses admissibles, effectivement, les promoteurs doivent financer, autofinancer le tiers. Donc des dépenses admissibles, c'est ce qui a été, ils sont allés un petit peu, effectivement un petit plus que ça.

Prunelle Thibault-Bédard

Donc, ça doit être autofinancé, donc ce tiers-là ne peut pas être couvert par une autre subvention. Dans le cas du projet, on avait le provincial et le fédéral avec, le tiers doit demeurer intact et être financé.

Sophie Beauchemin

Exactement, puis on a également une, comment dire, une clause dans nos programmes qui indique que les subventions fédérales, municipales même, et des autres ministères et organismes du Québec, dans le fond, ne doivent pas dépasser 67 % des dépenses admissibles. Il y a aussi un seuil donc qui, à ne pas franchir et donc le projet, dans le fond, a respecté ces règles-là.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Dernière question sur le financement pour vous, madame Beauchemin. Est-ce que le ministère, votre ministère, Transports et Mobilité durable, dispose d'outils pour valider, donc faire des suivis des différents projets qui ont été financés, puis valider que les objectifs sur lesquels, sur la base desquels le financement a été octroyé, sont bien rencontrés, qu'on livre la marchandise, pouvez-vous nous parler de ce qui est fait après?

Sophie Beauchemin

Oui. Donc, pour tous les projets qui sont financés, il y a des conventions d'aide financière qui sont signées entre le Ministère et entre le promoteur. Dans le cas du programme qui nous intéresse, donc le programme d'investissement en infrastructures maritimes, à partir du moment où le projet il est complété, cinq ans après la fin du projet, le promoteur doit dans le fond transmettre au Ministère des redditions de compte. Et là, effectivement, on va aller chercher un certain nombre d'informations, de justifications sur la performance du projet par rapport à aussi, bien pas vraiment aussi, mais par rapport dans le fond à ce qui était vraiment recherché.

Donc on va, dans ce cas-ci, assurément, on va regarder l'effet que ça va avoir eu sur les temps d'attente des navires, sur les marchandises transbordées, sur le nombre d'emplois créés parce qu'il était question de ça dans la demande d'aide financière. Donc, on va retourner à la demande d'aide financière et on va demander donc des justificatifs pendant cinq ans après la fin du projet.

Prunelle Thibault-Bédard

Est-ce que le Ministère a une quelconque façon d'intervenir advenant le cas que certains objectifs ne sont pas rencontrés, les sommes ont été allouées, elles ont été dépensées, donc cette reddition de compte-là est davantage à des fins informatives pour peut-être ajuster le tir lors de prochains projets?

Sophie Beauchemin

C'est dans le fond, évidemment oui, l'argent a été, une fois que le projet est complété, l'argent généralement, il est versé, donc on verse à l'avancement du projet. Donc, les sommes sont versées à l'avancement du projet, cette reddition de compte-là, oui évidemment, elle permet de constater effectivement ce qui était prévu et la réalité. Et elle permet au Ministère d'ajuster par la suite ses nouvelles versions du même programme. Donc, un programme au gouvernement du Québec, ça a une durée de vie de trois ou quatre ans. Après ça, le Conseil du trésor nous demande de présenter une nouvelle version du programme. Nos programmes sont évalués également par des directions d'évaluation de programme. Ces évaluations-là, elles sont toujours à peu près déposées au Conseil du trésor, donc au Secrétariat du Conseil du trésor. Donc, lorsque toute cette reddition de compte là, évidemment, elle vient appuyer un nouveau cadre normatif, les modifications qu'on va faire, et elle vient aussi appuyer la décision gouvernementale par la suite, lorsqu'on demande de l'argent.

Ce programme-là, quand même, les infrastructures maritimes, c'est quand même drôlement coûteux, c'était un programme de 100 millions sur quatre ans. Puis le programme est fermé, mais à peu près 100 % des sommes ont été dépensées. Dans le cas de QSL, nous, par projet, on octroie nous un maximum de 20 millions qui correspond à un maximum également de 50 % des dépenses admissibles. Donc, ça c'est les plus gros projets, on ne dépasse jamais 20 millions de dollars. Dans ce cas-ci, c'est 7,6 millions de dollars qui ont été octroyés. Donc, c'est une donnée qui est publique, qui a eu communiqué de presse.

Donc, et surtout par les temps qui courent, je peux vous dire, quand on se présente devant le Conseil du trésor, honnêtement, on a besoin de faire toute une démonstration. On nous pose beaucoup de questions et ces informations-là qu'on va chercher, elles sont absolument requises pour justifier effectivement les effets que le programme a eus sur, par rapport aux objectifs qui étaient rencontrés. Donc non, on ne va pas, on récupère pas de sommes. Les travaux ont été faits, on récupère pas de sommes, mais par contre ça nous, ça va vraiment orienter la décision du gouvernement par la suite.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Merci. Madame Paris, je ne vous ai pas oubliée, en lien avec la justification, on a eu une belle discussion avec le MTMD, mais je me retourne maintenant vers monsieur Denis du ministère de l'Environnement. Donc, de quelle manière, dans l'analyse environnementale et

dans la recommandation à la prise de décision, quel poids et quel traitement faites-vous de la section sur la justification du projet?

Gérard Denis

Gérard Denis, ministère de l'Environnement. Je vais répondre, mais juste avant, tantôt, j'ai hésité à une question et j'ai eu une précision de la part de ma collègue. C'est au niveau de la mise en ligne des documents, par exemple, la mise à jour de l'étude de modélisation. Les documents qu'on reçoit en analyse environnementale sont déposés une fois que le décret est publié à la Gazette officielle, donc une fois que la décision est rendue par le Conseil des ministres. Donc c'était l'aparté.

En ce qui concerne la justification du projet, effectivement, c'est un des éléments qui est demandé dans la directive. La directive, pour faire une histoire courte, c'est le document qui vient dire à l'initiateur ce qu'il doit intégrer dans son étude d'impact. Ça a le même poids, disons, qu'un règlement au niveau légal. Donc, la justification d'un projet, ça peut être d'ordre social, environnemental, économique, ça peut être une combinaison de ces facteurs-là. Pour donner un exemple simple, par exemple, un projet qui viendrait proposer une infrastructure qui aurait comme effet d'éliminer un risque à la sécurité publique, effectivement, ce serait un projet qui serait justifié.

En ce qui concerne plus précisément le projet en question, avec la première analyse au niveau de la recevabilité qui a été faite, on considère qu'on a les informations nécessaires pour faire cette analyse-là. Elle est faite conjointement avec plusieurs experts, assurément, le ministère des Transports et de la Mobilité durable, dans ce cas-là, va être impliqué. On a des collègues au niveau du ministère de l'Économie aussi. Mais on aussi toutes les justifications plus, est-ce qu'on peut justifier le projet sur le plan environnemental, sur le plan social? Donc, tous ces aspects-là vont être étudiés par les différents experts. On a le pôle d'expertise sur les impacts sociaux, notamment qui va aussi pouvoir participer. On constate évidemment, bien on constate, on était déjà au courant, mais il y a une certaine préoccupation de la part de la population, donc assurément, cet aspect-là va être traité.

Une précision que j'apporterais, c'est qu'un projet peut être jugé justifié, mais tout de même nécessiter des conditions afin que celui-ci soit autorisé. Donc, on peut dire ce projet-là est effectivement justifié, cependant, pour qu'il soit acceptable, il va falloir que ces trois conditions-là soient respectées, telles quelles. Donc ça, c'est une nuance. Là, j'ai juste changé parce que j'avais un autre complément sur une autre diapo. Donc pour faire un petit bilan de ce qu'on a regardé pour la recevabilité, comme on a mentionné hier, c'est un exercice de développement durable, l'analyse des impacts.

Au niveau économique, on s'est tourné vers nos collègues du milieu économique. Assurément, l'initiateur met de l'avant des données économiques. On a parlé de rentabilité. On considère qu'on a suffisamment d'éléments pour cet aspect-là. Au niveau environnemental, il y a de nombreuses études qui ont été déposées et qui vont être analysées. Au niveau faunique, floristique, qualité de l'eau, le traitement des sédiments, matières en suspension et tout ça. Puis au niveau social, comme je viens de le mentionner, il y a nos collègues au niveau des pôles d'expertise des impacts sociaux. On a nos collègues aussi du ministère de la Santé et Services

sociaux, puis bon, évidemment là, tout ce qui se dit aujourd'hui et ce qui s'est dit hier, c'est des intrants là aussi à notre analyse là, donc c'est ça.

Prunelle Thibault-Bédard

Si ça vous va, je passerais à la deuxième question?

Gérard Denis

Oui, bien c'est ça, j'en viens à la même conclusion, je pense j'ai dit ce que j'avais à dire.

Prunelle Thibault-Bédard

Super! Madame Paris, on va prendre votre deuxième question, s'il vous plaît.

Andréanne Paris

Oui. Merci. Puis comme vous avez mentionné, je vais vous laisser le soin de reposer plus tard les questions sur le nombre de navires, les temps d'attente et tout ça, fait que je vais aller sur un aspect qui a été abordé quand même, mais je serais quand même curieuse d'avoir peut-être plus de précisions parce qu'on n'a pas abordé, on a abordé les effets cumulatifs, mais peut-être pas spécifiquement reliés au chevalier cuivré. Puis considérant que c'est une espèce qui est menacée là au Québec et même classée en voie de disparition pour le Canada, l'habitat a déjà fait l'objet de différentes perturbations et pertes au courant des dernières années.

À ce jour, est-ce que l'ampleur cumulée des pertes directes et indirectes de son habitat qui ont été autorisées par les différents paliers de gouvernement ont été consolidées dans un document et est-ce qu'un seuil limite, on parlait de capacité de support tantôt dans les autres questions, donc est-ce qu'il y a eu un seuil limite au-delà duquel le gouvernement considère que toute nouvelle perte est impossible, puis qu'on a atteint la capacité de support, on est déjà une espèce qui est très très précaire. Donc, c'est comment qu'on détermine cette perte-là, pour s'assurer qu'on puisse continuer à autoriser, qu'on considère que c'est toujours acceptable, puis tout ce suivi-là aussi des, il y a souvent des conditions, on parlait de justificatif à des conditions de compensation, mais on a peu de résultats non plus sur les gains réels qui sont pour l'habitat. Donc, je serais curieuse d'avoir un peu plus d'informations sur cet élément-là.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Donc, pour le ministère de l'Environnement, à nouveau, tout d'abord, la question de est-ce qu'un seuil a été établi? Et en suivi de ça, comme madame Paris a fait référence, la commission aimerait également vous entendre sur votre vision des mesures de compensation de l'habitat essentiel du chevalier cuivré quant à leur efficacité, les bonnes pratiques. Mais commençons par discuter de l'existence ou non d'un seuil, s'il vous plaît.

Gérard Denis

Oui. Gérard Denis, ministère de l'Environnement. Pour cet aspect-là, ça va être ma collègue Virginie qui va traiter au niveau faunique.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci de vous identifier avec nom complet.

Virginie Lemieux-Labonté

Oui, bonjour. Virginie Lemieux-Labonté. Je suis biologiste à la Direction de la gestion de la faune. Par rapport au seuil critique, il y en a pas qui a été établi. C'est sûr que c'est une préoccupation, tout ce qui est dégradation de l'habitat, perte d'habitat, surtout parce qu'on parle d'une espèce qui est menacée. Donc nous, on considère vraiment qu'il y a un ordre de priorité supérieure. Et donc, à cet effet, on va vraiment s'attarder à la qualité de l'habitat qui est sur place, sa sensibilité, aussi à quel point cet habitat-là est clé pour l'espèce dans son cycle vital. Et on va regarder c'est quoi justement par rapport au projet, c'est quoi les impacts directs sur cet habitat et, à plus large échelle, sur l'espèce. Donc, c'est un projet d'avoir justement un seuil, mais on commence à caractériser les herbiers dans le fleuve Saint-Laurent. On a des connaissances qui s'accumulent tranquillement, mais on n'a pas encore établi disons le seuil critique pour l'espèce.

Prunelle Thibault-Bédard

Et au sujet des mesures de compensation, donc dans le cadre de son évaluation, de son étude d'impact, l'initiateur propose de compenser les pertes à l'habitat du poisson de manière générale, mais de façon plus particulière, les pertes d'herbiers, d'alimentation, du chevalier cuivré par des mesures de compensation. Est-ce que le Ministère a en main, en fait, quel est l'état des connaissances du Ministère quant à l'efficacité de telles mesures de compensation?

Virginie Lemieux-Labonté

Oui. Alors par rapport aux mesures de compensation, il faut savoir que c'est vraiment la dernière partie de la séquence qu'on veut appliquer quand on protège nos espèces. Nous, à la Direction de la gestion de la faune, on applique la séquence éviter - minimiser - compenser. Donc, on commence vraiment par évaluer si le projet a suffisamment évité les pertes par rapport aux variantes qu'ils vont proposer. Justement, on veut qu'il y ait un justificatif solide par rapport à ça, ensuite, on regarde toutes les mesures de minimisation, qu'est-ce qui est possible de faire pour minimiser les pertes, minimiser les impacts. On peut avoir soit par rapport aux périodes de réalisation du projet, soit par rapport aux méthodes qui sont appliquées. On peut avoir des méthodes qui permettent de réduire les impacts sur les espèces. Et, au final, on en vient avec la compensation quand on n'arrive vraiment pas à éviter toute perte. Nous, au final, on veut avoir un, un zéro perte nette d'habitat. Donc, c'est là qu'on va considérer en fait le projet de compensation.

Puis, dans ce cas-là, justement, par rapport au projet de compensation, il y en a plusieurs types. On peut viser à créer de l'habitat, on peut viser à restaurer ou améliorer un habitat qui est déjà existant. Donc, dans le cas présent ici, on pense en fait, agrandir un habitat qui est déjà présent, ce qui a déjà un peu plus de chances de réussite à notre perspective. Et par rapport, par contre, au projet de compensation pour la perte d'herbiers par rapport au chevalier cuivré, c'est certain que pour l'instant, on n'a pas beaucoup de documentation de projets d'envergure qui ont eu des réussites. Donc, c'est pour ça qu'on va demander le plus possible d'informations, le plus

possible de justificatifs pour que le projet soit le plus complet puis qu'on puisse le juger, s'il est acceptable ou non.

Prunelle Thibault-Bédard

Est-ce que vous dites que vous avez pas beaucoup de données sur des projets de création d'herbiers qui auraient fonctionné, donc n'ayant pas beaucoup de données de votre côté, quel genre d'information l'initiateur pourrait vous fournir pour vous convaincre, sur quelle base allez-vous apprécier l'information transmise?

Virginie Lemieux-Labonté

On va regarder premièrement les caractéristiques qui ont été choisies pour le projet. En fait, pour être plus précise, on va regarder qu'il a les critères, il y a des bonnes, comment je dirais, des bonnes chances que le projet soit une réussite. Donc, c'est sûr qu'il y a des projets de plus petite envergure et qu'on est capable de nous fournir quand même certaines... Je dis qu'on n'a pas beaucoup de documentation de projets de compensation complets, mais on a quand même réussi à planter des herbiers. Bon, des fois, la reprise est pas optimale. Donc, c'est un peu à ce niveau-là que des fois on est assez mitigé par rapport au succès des projets de compensation. Mais ça dépend encore des types. Il y a des types, par exemple, pour certains poissons, on peut créer des frayères, ça marche très bien. Donc, parfois, c'est ça, ça dépend de l'ampleur du projet, ça dépend de la justification que l'initiateur est capable de nous donner pour nous montrer qu'il y a une bonne chance de réussite.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Merci madame Paris.

Hélène Reeves, citoyenne

Prunelle Thibault-Bédard

On va passer à notre prochaine intervention, madame Hélène Reeves. Je vous informe qu'on prendra une courte pause après l'intervention de madame Reeves.

Hélène Reeves

Hélène Reeves. Bonjour, madame la présidente. J'ai des questions par rapport à la structure métallique de quai flottant. Alors, je vais me baser sur ce que Kildair a dit en commentant le Rapport provisoire de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada. Alors, ils disent, entre autres, qu'on n'a pas suffisamment étudié les risques d'accumulation accrue de glace ni les conséquences potentielles sur la sécurité de l'exploitation du port de pétroliers exploité par Kildair juste à côté. Ils disent aussi que, à cause de cette structure métallique de quai flottant, on va maintenant être obligé d'utiliser des remorqueurs pour tous les navires, donc pour les amener à quai et ensuite pour leur faire quitter le quai. Donc, eux parlent de répercussions sur les coûts, mais, et aussi de conditions opérationnelles qui, d'après eux, ont pas fait l'objet d'analyses suffisantes.

Ma question aussi, c'est de savoir s'il faut attendre des remorqueurs pour aller au quai et pour quitter le quai, est-ce qu'on va pas se retrouver avec des bateaux dans le fleuve qui vont attendre le remorqueur pour aller à quai et qui ensuite, vont devoir rester plus longtemps à quai pour encore une fois attendre les remorqueurs? Et mon autre question c'est, est-ce qu'on a pris en compte les émissions de GES et les émissions polluantes des remorqueurs parce qu'ils en font aussi? Et aussi, quand on parle de transport vert, ou de transport plus propre quand on parle du transport maritime, est-ce qu'on tient compte des émissions de GES et des émissions polluantes, qui sont nombreuses, des navires à quai qui brûlent du mazout 24 heures sur 24 parce qu'ils ne peuvent jamais arrêter leur moteur? Donc, est-ce qu'on tient compte de ça? Parce qu'il y a un rapport assez édifiant du Port de Montréal sur les tonnes d'émissions des navires à quai.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Deux questions bien claires. Si on commence avec la première, et avant de vous lancer la question, j'aimerais, je vous demanderais une petite mise en contexte pour le bénéfice de la commission et des participants/participantes. Pourriez-vous nous décrire le cheminement qu'un navire emprunte, les étapes qui vont être franchies entre son arrivée dans la voie maritime et sa présence à quai pour le transbordement, puis son départ? Madame Reeves a fait référence au fait que des remorqueurs étaient nécessaires, donc à quel endroit est-ce que, est-ce que le navire va se positionner à un endroit pour que le remorqueur aille à sa rencontre? Quel est le rôle des zones de mouillage dans tout ça? Donc, si vous voulez juste nous dresser un portrait des étapes franchies par un navire dans le processus, s'il vous plaît.

Olivier Rochette

Oui. Bien sûr. Donc, le navire est dans la voie navigable, la route de l'Île Dupras, qu'on appelle sur les cartes à la hauteur du quai Sorel-Tracy, pour les activités d'accostage et d'appareillage, donc d'arrivée et de départ à quai, l'assistance de remorqueurs est nécessaire pour assurer le tout en toute sécurité. Ce sont des manœuvres qui varient selon les conditions, du sens de navigation, du type de navire, des vents, de la météo, etc. De mémoire, dans le rapport de simulation qui est, dans les deux rapports de simulation qui sont disponibles avec l'étude d'impact, ce sont des durées allant de 5 minutes à 25 minutes, ce qui corrobore ce que, ce que monsieur Belounis de Transports Canada a annoncé hier, donc l'aide aux remorqueurs et pour l'arrivée et le départ, évidemment, les remorqueurs ne restent pas à proximité pendant les opérations de chargement/déchargement de navires qu'on a vues tout à l'heure sur une durée moyenne de 5,2 jours.

Prunelle Thibault-Bédard

Et est-ce qu'il est possible qu'il y ait une attente des navires pour qu'un remorqueur soit disponible ou qu'un remorqueur, puisqu'ils n'attendent pas sur place, pour qu'un remorqueur vienne à leur rencontre? Et si c'est le cas, où est-ce que cette attente-là se fait?

Olivier Rochette

Oui. Il y a des zones d'attente qui sont des zones de mouillage qui sont répertoriées sur le Saint-Laurent, qui relèvent de cartes produites par le gouvernement fédéral et dont la gestion à cette hauteur est assurée par l'Administration portuaire de Montréal. Donc, ce sont des zones

d'attente pour toutes sortes de raisons. Le navire peut décider d'arrêter, même s'il est pas à destination de Sorel, il peut décider, il peut ne pas avoir le choix et de se mettre en attente de la disponibilité à quai. Maintenant, en attente de la disponibilité de remorqueurs dans la région, je peux pas vous répondre avec certitude. Ce que je peux confirmer, c'est que Groupe Océan offre le service de remorqueurs à partir de Sorel et donc, ils ont une flotte quand même établie en fonction du flux dans la région.

Prunelle Thibault-Bédard

Et puis, dans les simulations qui ont été faites pour l'interaction entre vos activités et celles de Kildair, un des éléments qui étaient identifiés, c'est qu'il y aurait un besoin accru en remorqueurs de la part de Kildair pour les manœuvres d'accostage. Est-ce que vous êtes au courant de la, d'enjeux dans le milieu qui est le vôtre, d'enjeux de disponibilité des remorqueurs? On se trouverait dans une situation où est-ce que deux entreprises voisines, Kildair, auraient un besoin légèrement accru, un nouveau besoin de votre part, est-ce que vous avez identifié le risque qu'il y ait une, qu'il n'y ait pas assez de remorqueurs pour répondre de manière efficace à l'arrivée des navires?

Olivier Rochette

En fait, madame la présidente, j'aimerais juste préciser là, dans la très très grande majorité des opérations, il y a aucun changement. Il y a pas de remorqueurs accrus, je veux le préciser. On distingue les navires de moins de 180 mètres de longueur, de plus de 180 mètres de longueur dans les études de simulation de la navigation. Donc, pour les navires de moins de 180 mètres de longueur, ce qui est la très grande majorité des navires qui sont visés, autant par le quai de QSL que le quai de Kildair selon l'historique, il y a pas de changements. Il y a pas changements non plus sur le navire de plus de 180 mètres de longueur qui appareille du quai de Kildair lorsqu'il y a pas de navires au quai QSL. La seule différence, c'est lorsqu'il y a un appareillage au quai de Kildair et qu'il y a un quai au quai de QSL, à ce moment-là, dans le cas actuel, lorsqu'il y a pas de quai QSL, il y a deux remorqueurs qui sont nécessaires, tandis que dans le futur, ce seraient deux remorqueurs de type ASD. Ce sont des remorqueurs qui ont des capacités motrices plus importantes. Et donc, c'est la substitution du deuxième remorqueur conventionnel par un remorqueur ASD.

Donc, c'est pas un ajout, c'est une substitution. Nous, nous avons vérifié la disponibilité de ces types de remorqueurs-là auprès de Groupe Océan, encore là, qui est le fournisseur de ce service-là dans la région. Il y a une lettre qui a été rendue également disponible avec l'étude d'impact où Groupe Océan confirme qu'ils ont en permanence deux remorqueurs de ce type basés à Sorel et que dans un avenir rapproché, ils anticipent en avoir également un troisième équivalent.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup.

Olivier Rochette

Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

La deuxième question de madame Reeves, dans votre évaluation des émissions de GES attribuables au projet, est-ce que les GES des remorqueurs d'une part et des navires à quai ont été pris en compte?

Olivier Rochette

Oui, madame la présidente. Donc pour cette question, je vais référer à Simon qui a réalisé l'étude des GES à l'époque. Donc Simon, je sais pas si tu pourrais donner davantage de précisions?

Simon Piché

Oui. Simon Piché, d'AtkinsRéalis. Comme support, Julie, pourrais-tu aller à la diapositive 98?

Prunelle Thibault-Bédard

La réponse peut être relativement brève. La question est vraiment de savoir si les GES sont inclus ou non.

Simon Piché

En ce qui concerne les remorqueurs ainsi que les navires à quai, les émissions de GES ont été comptabilisées. Pour les GES, c'est la même chose pour la dispersion atmosphérique. Les remorqueurs et les navires en transit ou en manœuvre, pardon, s'approchant du quai, ont également été modélisés.

Prunelle Thibault-Bédard

Super. Ça répond très bien à la question. Merci beaucoup. Merci, madame Reeves pour vos deux questions. Nous allons prendre une courte pause. Vous me pardonnerez, le temps passe vite. On a beaucoup de questions. Je vais vous donner seulement 11 minutes, 10 minutes. 15 h 20, on va reprendre à 15 h 30, j'espère que ça suffit.

Pause

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous inviterais à regagner vos sièges, on va reprendre dans quelques instants. Je profite des quelques secondes avant que tout le monde s'installe pour faire un bref rappel. Je vous rappelle bien sûr que lors de la deuxième partie de l'audience, vous allez pouvoir exprimer votre opinion sur le projet et vous allez également pouvoir déposer des commentaires ou un mémoire auprès de la commission. Si jamais il y a certaines de vos préoccupations, certaines des questions que vous avez, qu'on n'a pas le temps d'aborder lors de la période de questions, vous pouvez tout à fait nous transmettre ces préoccupations-là dans votre mémoire et la commission va les lire attentivement et peut les considérer. Après la fin de cette séance de questions, la commission continue d'avoir accès à l'initiateur bien sûr, ainsi qu'aux personnes-ressources, et on continue notre enquête de notre côté, donc on peut poser des questions additionnelles. Alors à la lecture

de vos mémoires, si on constate quelque chose qui a besoin d'être approfondi, la commission aura les pouvoirs de s'informer à ce sujet-là.

André Séguin, citoyen

Prunelle Thibault-Bédard

Poursuivons avec les questions avec monsieur André Séguin, s'il vous plaît.

André Séguin

Madame la présidente, merci. Afin d'éviter une catastrophe environnementale, j'aimerais exprimer ma crainte à propos des risques de collision entre les navires. L'endroit où le quai sera bâti est exactement à l'endroit le plus étroit du fleuve. Il y a à peine un kilomètre entre les deux rives. Donc, on va étendre le quai et on va amarrer des bateaux de 20-25 mètres là-dessus, avec des ancrages en amont et en aval, au nord et au sud. J'ai une capture d'écran que j'ai prise l'an passé quand il y avait un bateau qui était accosté à Kildair, qu'il y en avait un qui était ancré en face, puis qu'il y a deux bateaux qui ont passé à des points de rencontre d'à peu près 20 nœuds, 22 nœuds. Donc on veut donner la chance au coureur, les pilotes de Saint-Laurent sont extraordinaires ces gars-là, mais je pense qu'en rétrécissant le passage là, ça risque de, le risque de collision est là.

Je voudrais savoir quelles mesures vont être prises pour dégager tout cet espace-là d'ancrage alentour. OK. Et puis qui va être responsable de tout ça, parce que moi je vous mets au défi de savoir qui est responsable pour le fleuve Saint-Laurent à ce moment-là? Est-ce que c'est le port de Montréal, la capitainerie, est-ce que c'est l'association Laurentides, c'est pas le port de Sorel, c'est pas la Garde côtière ni les pilotes de Saint-Laurent. C'est un fouillis total quand on a, comme citoyen, une plainte à faire à cause des bateaux. Donc qui contrôle quoi dans cette affaire-là, puis là on va rétrécir tout ça. Je suis un ancien contrôleur aérien, j'ai développé l'instinct des conflits madame, et puis un truc semblable, ça a pas de grand bon sens, spécifiquement à cet endroit-là du fleuve.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. Je comprends bien la question. Je vais me retourner vers Transports Canada. Monsieur Belounis, tout d'abord pour l'enjeu de sécurité soulevé par le participant. Étant donné la configuration du Saint-Laurent à cet endroit, est-ce que vous pouvez nous renseigner sur le cadre applicable et les mesures de sécurité qui doivent être respectées par les pilotes? Et est-ce que l'ajout du quai augmente le risque en lien avec la sécurité quant à la navigation?

Arezki Belounis

Bonjour à tous. Arezki Belounis, inspecteur en sécurité maritime, Transports Canada. Si on revient à la base, les navires doivent naviguer avec une vitesse de sécurité en vertu du règlement sur la prévention des collisions qui s'applique à partir du moment où est-ce que le navire a lâché les amarres. L'autre chose aussi, à partir des Escoumins jusqu'en haut des Grands Lacs, tous les navires marchands doivent être, comment dirais-je, assistés par des pilotes à bord des navires et quand ils sont en transit, ces pilotes doivent s'assurer que la

navigation se fasse toujours avec une vitesse de sécurité. L'autre chose aussi, on a des contrôles au niveau de la Garde côtière, le centre de trafic maritime, qui émet des informations à destination des pilotes, comme quoi il y a des navires qui sont en montant sur le fleuve et il y a des navires qui sont en descendant sur le fleuve. Mais je ne suis pas là malheureusement pour me substituer au niveau de la place des pilotes.

L'autre chose aussi que ces centres de trafic maritime communiquent, c'est les navires qui sont au mouillage. La présence d'équipements à bord des navires, contrairement aux anciens, à l'ancien temps, maintenant, on a des équipements qu'on appelle l'AIS, les systèmes d'identification automatique des navires, et on a un système de cartes électroniques, et on a un système d'ARPA qui suit les navires de façon automatique. L'autre chose qui se fait pendant le transit, c'est l'accord des deux pilotes quand ils se rencontrent. Et on ne dépasse jamais un navire avec une très très grande vitesse parce qu'il y a, on appelle, on a un phénomène hydrodynamique qui se fait, c'est la succion des navires. Si je passe avec une très grande vitesse à côté d'un navire, peu importe comment il est, je risque d'être collé ou bien de le faire coller à moi-même.

Maintenant pour la deuxième question au niveau de l'ajout de ce quai c'est, il a été modélisé au niveau de la simulation, les navires doivent probablement réduire davantage de vitesse à cause de cette installation pour éviter qu'il y ait un ressac qui va déplacer le navire qui est attaché à ces installations.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Et en lien avec le deuxième volet de la question de monsieur, qui est l'organisme responsable de s'assurer, vous venez de mentionner là qu'une réduction supplémentaire de la vitesse serait requise. Qui est l'entité chargée de faire la police et de s'assurer que ces règles sont respectées.

Arezki Belounis

On n'a pas directement un service de police. Il y a des règles de passage sur le fleuve qui sont très très anciennes. C'est les pilotes qui, qui les connaissent par cœur. C'est des pilotes qui sont spécialisés juste entre Trois-Rivières et Sorel. Ils ne font que ce secteur. Donc, ils savent à quelle vitesse qu'ils vont passer à tel endroit et que si jamais ils rencontrent un navire à tel endroit, à quelle vitesse. Et il y a une entente entre, comme je vous disais, entre les deux pilotes pour la rencontre ou bien pour le dépassement. Et les rencontres ne se font pas à tous les endroits et les dépassements ne se font pas à tous les endroits du fleuve. Ça, c'est entre Québec et Les Escoumins. On a des endroits où est-ce que c'est propice de dépasser, où est-ce que c'est propice de rencontrer et il y en a d'autres où est-ce que ce n'est pas propice. Dans ce cas, il y a un des navires, en général le navire qui est en montant, doit réduire sa vitesse pour ça. Pour qu'il y ait une entente de passage à un endroit prédéfini entre les deux pilotes. Je reviens un petit peu à la Garde côtière, trafic maritime. Lui, il va informer les pilotes comme quoi il y a un navire qui est en descendant et il va arriver à tel point, à telle heure, ainsi de suite.

Prunelle Thibault-Bédard

Donc, la Garde côtière est chargée de transmettre l'information afin que les pilotes puissent prendre les bonnes décisions, mais advenant le cas qu'un membre du public, par exemple,

constate un comportement chez un pilote qui lui semble inapproprié, à qui cette personne peut s'adresser pour faire remonter une plainte par exemple, pour qu'on s'assure que le pilote respecte bien les règles applicables.

Arezki Belounis

Il peut toujours communiquer avec Transports Canada ou bien la Garde côtière.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. Merci. Monsieur Séguin, est-ce que c'était vos deux questions? Donc on avait les mesures de sécurité et la responsabilité pour les plaintes, c'est bien ça?

André Séguin

Oui.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. Donc on a eu obtenu réponse à vos questions.

André Séguin

J'ai pas eu réponses à mes questions. Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vais vous poser une question de suivi. En fait, il y a une chose qui me tracassait là. Monsieur Belounis, vous avez dit, l'ajout du quai va demander la réduction de la vitesse, compte tenu d'une certaine réduction de vitesse. Êtes-vous d'avis que l'ajout du quai comporte des enjeux de sécurité pour la navigation maritime?

Arezki Belounis

Non. J'ai pas dit qu'il y a des enjeux pour la navigation maritime. J'ai dit qu'il y a des enjeux, on l'a pas encore expérimenté directement, mais on le fait déjà au port de Montréal pour les navires qui sont en montant sur les lacs. Quand on arrive à proximité des navires qui sont attachés, on réduit la vitesse pour éviter qu'il y ait un mouvement latéral du navire qui risque des accidents ou quelque chose.

Prunelle Thibault-Bédard

Donc le risque existe et, à ce stade, vous n'êtes pas en mesure de vous prononcer, à savoir s'il y a absence ou présence de risques à la sécurité des navires, il va falloir expérimenter les mesures de pilotage dans la zone afin de déterminer ce qui permet de réduire le risque. Est-ce que je vous comprends bien?

Arezki Belounis

Bien, en réalité, c'est de déterminer à quelle vitesse les navires vont passer à cause de cette nouvelle installation.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. Je vous remercie. Merci, monsieur.

André Séguin

Est-ce que je peux suivre par une autre question pour répondre à monsieur?

Prunelle Thibault-Bédard

On ne commente pas les réponses. Là, moi, j'avais deux questions de votre côté, là, la sécurité, les mesures de sécurité et à qui faire les plaintes. On permet seulement deux questions par intervention. Donc, avec respect là, je vais laisser la place à la prochaine personne.

André Séguin

Merci.

Olivier Rochette

Madame la présidente, est-ce que vous permettez au nom de l'initiateur que je donne des informations complémentaires?

Prunelle Thibault-Bédard

Bien sûr. Allez-y. Monsieur Séguin, on va obtenir des informations supplémentaires en lien avec vos questions.

Olivier Rochette

En fait, j'ai entendu là l'inquiétude sur la proximité, outre les recommandations des études de simulation que je répéterai pas parce qu'il y a même eu une panne de simulation de moteur qui a été faite puis qui a mené à des résultats positifs. Je disais hier que QSL opère à plusieurs endroits en Amérique du Nord, juste à Québec là, du quai 101 au quai 108, c'est huit postes à quai côte à côte. Ici, on a une inquiétude sur deux postes à quai côte à côte. À Québec, c'est une distance de 1,5 kilomètre. Je veux juste mettre, donc, c'est pas nouveau, c'est pas quelque chose de différent à ce qu'on peut voir dans les arrangements portuaires. Et puis, je vais demander à Julie Tremblay de partager une vue où on a une vue agrandie de la position du quai par rapport à la voie maritime. Ça peut peut-être être utile sur les dégagements, parce que j'ai entendu les distances, les dégagements. Oups, trop lourd?

Prunelle Thibault-Bédard

On va y arriver.

Olivier Rochette

OK. Voilà!

Prunelle Thibault-Bédard

Ça semble être bon.

Olivier Rochette

Donc on parlait des aires de mouillage, des aires d'attente, on en voit deux sur cet extrait puis on voit la position par rapport à la rive des deux quais, mais on voit également la distance encore par rapport, on se rend même pas jusqu'à l'autre rive sur cet extrait-là, mais qui montre quand même l'écart et le nombre de mètres par rapport à la route de l'Île Dupas.

Prunelle Thibault-Bédard

D'accord, merci pour le complément.

Lucie Lamontagne, citoyenne

Prunelle Thibault-Bédard

La prochaine personne, prochaine intervenante, madame Lucie Lamontagne, est à distance. Madame Lamontagne, est-ce que... Voilà, on vous voit, on va tester si on vous entend bien.

Lucie Lamontagne

Ça devrait. Merci, madame la présidente.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. Je vous écoute.

Lucie Lamontagne

Merci. Donc, dans l'étude d'impact, on modélise le panache de sédiments de la phase de construction, sans avoir acquis semblerait-il la dynamique physique de la phase d'exploitation. L'obligation pour les navires de vrac d'utiliser des remorqueurs pour accoster à la structure de 150 mètres impliquerait le déploiement simultané de plusieurs moteurs à haute puissance hydrodynamique dans une zone marine limitée, restreinte, bien que dans un milieu interconnecté par l'eau elle-même. La question est la suivante. Où se trouve, dans les annexes techniques, la simulation de l'effet des jets combinés, des remorqueurs et des cargos sur le lit du fleuve lors des manœuvres d'accostage. Comment le promoteur garantit-il que ce décapage mécanique répété des fonds ne créera pas de vagues pulsées de sédiments toxiques, industriels, historiques, venant saturer les usines de filtration locales, particulièrement en se combinant aux affluents chimiques d'amont et aux panaches de la rivière Yamaska et de la rivière Richelieu?

Prunelle Thibault-Bédard

Merci madame Lamontagne. Donc, à l'initiateur, est-ce qu'il y a une section dans l'étude d'impact qui traite des mouvements entraînés par le moteur des remorqueurs et des navires? Madame Lamontagne a cité différents impacts qui pourraient en découler, donc merci de nous indiquer si c'est, quels sont les impacts qui ont été considérés.

Olivier Rochette

Merci madame la présidente. Olivier Rochette, QSL. Donc ma compréhension là, la remise en, si ma compréhension de la question est bonne, la remise en suspension des sédiments par le passage des embarcations, navigation, c'est quelque chose qui a pas été évalué dans le cadre de l'étude d'impact et qui ne faisait pas partie non plus des lignes directrices émises.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Pour le ministère de l'Environnement, monsieur Denis, donc je suppose là, puisque l'étude d'impact a été jugée recevable là qu'effectivement, il y a pas eu omission de la part de l'initiateur. C'est un élément qui n'inquiétait pas le ministère de l'Environnement pour ce type de projet, ou c'est quelque chose qui pourrait être étudié éventuellement dans le cadre des autorisations sectorielles, qu'en est-il?

Gérard Denis

Oui. Gérard Denis, ministère de l'Environnement, je vais laisser ma collègue Simone discuter de cet aspect-là.

Simone Gariépy

Simone Gariépy, ministère de l'Environnement. Effectivement, c'est pas une exigence de la directive dans le cadre des projets d'évaluer cet élément-là si, à la base. Donc effectivement, on évalue normalement la qualité des sédiments lorsqu'il y a des opérations de dragage, ou quand il y a des opérations de remise en suspension lors de la construction. Dans le projet qui était présenté, c'est pas de base une prémisse d'un impact anticipé, mais cependant, si c'est un enjeu qui peut se révéler à l'analyse environnementale, le Ministère peut effectivement questionner cet élément-là et exiger d'avoir des informations complémentaires pour juger de l'impact au niveau de l'acceptabilité environnementale.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Madame Lamontagne, est-ce que vous aviez une deuxième question?

Lucie Lamontagne

Oui. L'eau fonctionne pas en silo. Le projet prévoit d'ancrer une structure d'acier massif de 150 mètres le long de l'ancien site de pompage, créant une zone d'eau stagnante permanente à proximité des courants menant aux infrastructures d'eau potable. En été, l'acier agit comme un conducteur thermique qui absorbe la chaleur ambiante et la transfère à la surface de l'eau. En considérant les données de l'état de saturation en nutriments de la rivière Yamaska et du Richelieu en aval, et le fait que les normes par contaminant étant cloisonnées cas par cas et non en cumulatif, est-ce que le Ministère ou le promoteur ont simulé l'augmentation microthermique de la colonne d'eau sous ce quai d'acier lors des canicules et de sillages extrêmes afin de démontrer que cette structure ne servira pas d'incubateur artificiel pour les cyanobactéries toxiques à proximité des usines de filtration de la région.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup, madame Lamontagne. Bien clair. Je me tourne vers l'initiateur. Donc est-ce que l'étude d'impact a porté sur l'impact que pouvait avoir l'infrastructure sur les changements de température de l'eau avec laquelle elle entre en contact? On parlait ici de conductivité thermique de l'infrastructure.

Olivier Rochette

Merci, madame la présidente. Donc Olivier Rochette, QSL. Il y a eu aussi une question par rapport, ou une affirmation par rapport à de l'eau stagnante, réduction des vitesses. Il y a une étude de modélisation hydraulique des courants, des vitesses. Il y a pas de zones d'eau stagnante créées. Maintenant, en ce qui concerne l'impact du contact entre l'eau et les pieux d'ancrage, ou les piles de béton, dans le cas de l'autre variante, sur la température de l'eau, ça n'a pas été étudié, ça n'a jamais été considéré comme un risque non plus.

Prunelle Thibault-Bédard

D'accord, je vous remercie. Merci beaucoup, madame Lamontagne.

Julien Fouquet-Asselin, pour la Société de développement économique du St-Laurent

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons passer à monsieur Julien Fouquet-Asselin, s'il vous plaît.

Julien Fouquet-Asselin

Bonjour, madame la présidente.

Prunelle Thibault-Bédard

Bonjour.

Julien Fouquet-Asselin

Mon nom est Julien Fouquet-Asselin, je suis représentant de la Société de développement économique du Saint-Laurent. Ma question porte sur les impacts économiques. On a parlé un peu tout à l'heure avec le ministère des Transports et bon, certains intervenants, sur la justification du projet. Donc ma question va comme suit. Dans un contexte où le Québec et le Canada cherchent à renforcer leur souveraineté économique, à diversifier leur marché d'exportation et à accroître la résilience des chaînes d'approvisionnement, comment évaluez-vous le rôle stratégique du corridor Saint-Laurent-Grands Lacs dans son ensemble? Et ensuite, en sous-question, qui pourra faire office de ma deuxième question, en quoi le projet de Sorel-Tracy contribue-t-il, selon vous, à répondre à ces enjeux?

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Je vais me tourner d'abord vers le ministère des Transports et de la Mobilité durable. Donc, compte tenu des considérations énumérées par monsieur, souveraineté économique, chaîne d'approvisionnement, etc., quel rôle attribuez-vous au corridor Saint-Laurent?

Sophie Beauchemin

Bonjour. Je m'attendais pas à avoir à répondre à cette question-là, j'avais les pieds sur le pouf, j'attendais que le promoteur réponde. Donc bonjour, Sophie Beauchemin, ministère des Transports. Écoutez donc le projet dans le fond, selon ce que j'en comprends...

Prunelle Thibault-Bédard

Excusez-moi, madame Beauchemin. Pas nécessairement le projet lui-même, mais la première question de l'intervenant visait le corridor Saint-Laurent en lui-même, quel rôle de façon plus générale, plus globale, quel rôle est-il appelé à jouer pour les questions de souveraineté économique et chaînes d'approvisionnement. On avait la présentation d'Avantage Saint-Laurent, est-ce que vous pensez que ça peut répondre?

Sophie Beauchemin

Je dirais moyen.

Prunelle Thibault-Bédard

Pas maintenant? OK. Parfait.

Sophie Beauchemin

C'est pas qu'elle est pas bonne là, loin de là, mais pas tout à fait, non, c'est pas tout à fait justifié. En fait, écoutez donc, le corridor Saint-Laurent-Grands Lacs, donc le Québec, dans le fond, la province, non pas le gouvernement du Québec, donc on a un réseau, un réseau stratégique portuaire, qui est composé donc des cinq administrations portuaires canadiennes. Donc, Montréal, Saguenay, Trois-Rivières, Québec et Sept-Îles, et de plusieurs ports, dans le fond, je vous dirais donc, je vais dire, des ports d'un peu moindre capacité, mais quand même des ports d'exportation et d'importation. Donc, vous le savez, que le Canada, dans le fond, on est quand même une économie qui est basée en grande partie sur l'exploitation des ressources naturelles. Donc, les ports de vrac, ce sont quand même donc, font partie... la majorité des ports à part Montréal, dans le fond, donc traitent le vrac.

Le vrac est une, comment dire, une matière extrêmement importante dans l'économie du Québec de façon générale, dans l'économie canadienne également. Donc, les compétiteurs, dans le fond, des ports du Québec ce sont, donc se trouvent beaucoup sur la côte Est. Notamment sur la côte Est américaine. On sait que, tout à l'heure, j'ai exprimé en termes économiques, l'efficacité des ports est une donnée absolument critique. Donc, et il y a eu aux États-Unis, donc sur les ports de la côte Est, des investissements, mais vraiment pharaoniques, c'est vraiment majeur les investissements qu'il y a eu dans les, même sous le gouvernement

Biden et sur le premier gouvernement également de Donald Trump et ça continue vraiment pour que la marchandise sorte le plus rapidement possible.

Donc, il y avait par exemple, des problèmes de navires qui attendaient au, pas loin de, donc, qui étaient ancrés devant New York. Il y a eu des viaducs, des voies ferrées. C'est vraiment des milliards de dollars qui ont été mis là-dedans. Donc, du côté du Québec, effectivement, il nous faut, comme je vous dis, l'objectif, c'est toujours de maximiser dans le fond le trajet en bateau que la marchandise peut faire jusqu'à son lieu de destination finale. Donc, et le lieu de destination finale, ça peut être également les Grands Lacs, bien sûr, mais ça peut être aussi donc les ports du Saint-Laurent. Donc on se, comment dire... Il y a une réelle compétition, honnêtement, il y a une réelle compétition. Donc, la marchandise, elle va toujours finir par se rendre où elle doit aller. C'est pas, le problème est pas là. Mais le problème est vraiment qu'elle se rende, dans le fond, de façon avantageuse, avec justement le moins d'émission de gaz à effet de serre. Et pour cette raison-là, et c'est un peu le rôle économique dans ce dossier-là que peut avoir le ministère des Transports, parce que, comme vous l'avez vu évidemment, on gère pas, on n'est pas responsable de la réglementation, mais c'est vraiment donc de supporter ce réseau portuaire-là pour effectivement maximiser. Pour nous, il y a un gain assuré là au fait, effectivement, de se rendre, d'amener la marchandise le plus loin possible dans ce corridor économique-là.

Donc bon, évidemment, là je vous parle du Québec parce qu'évidemment, je travaille pour le gouvernement du Québec. Corridor Grands Lacs, donc, ça s'en va jusqu'à la fin du lac Supérieur là, ça s'en va quand même très loin. Et là, bien évidemment, dans les Grands Lacs, tant du côté canadien qu'américain, bien, il y a du volume de population aussi, pas à peu près là. Donc, on est rendu dans le Midwest américain, il y a des grandes villes, Détroit, Chicago. Donc c'est un marché effectivement important et intéressant, et c'est un marché que se disputent un peu dans le fond les ports de New York, ces ports de la côte Est, et de notre côté donc les ports qui sont au Québec. Mais c'est ça donc en termes de, bon il y a le conteneur qui est un autre cas, mais ce corridor-là il est historique, il est stratégique, c'est un peu ce que j'ai à dire là-dessus.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Non. C'est très bien. En lien avec la situation que vous décrivez là, dans la Politique de mobilité durable – horizon 2030 du gouvernement du Québec, il y a une cible d'augmentation de 25 % du tonnage des marchandises transbordées dans les ports et les centres ferroviaires du Québec. Donc, cette cible-là me semble compatible avec ce que vous décrivez là, mais c'est une cible qui est partagée, donc à la fois les ports et centres intermodaux ferroviaires. Est-ce que... 2030, ça s'en vient, on est presque en 2027. Où en est-on dans l'atteinte de la cible d'augmentation de 25 % du tonnage?

Sophie Beauchemin

Je vais vous donner la réponse dans pas très très longtemps.

Prunelle Thibault-Bédard

À suivre.

Sophie Beauchemin

Je demande à des gens en ligne qui vont me la donner parce que j'ai pas effectivement les derniers résultats. Juste vous dire, cette cible-là, donc l'idée c'était vraiment effectivement, c'était de maximiser deux modes de transport, soit dit en passant, qui sont favorisés, comme je vous dis, pour les raisons que j'ai énumérées tout à l'heure. Évidemment, cette cible-là, comment dire, le ministère des Transports comme joueur a très peu d'impacts, d'effets sur cette cible-là qui dépend des marchés, qui dépend, je veux dire, donc... Mais je vous, je vais vous dire effectivement où on en est, on est en train de réviser justement ces cibles-là. Le Ministère est en train de mettre à jour son plan stratégique, donc il y a du travail présentement en cours sur cette cible-là, mais je vais vous arriver avec les résultats.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. J'entends que vous n'avez pas nécessairement un grand contrôle sur, il y a beaucoup de variables qui vont mener à l'atteinte ou non de cette cible-là, mais est-ce que vous avez en main les outils pour la mesurer? Donc, êtes-vous en mesure de voir et puis pouvez-vous discriminer là où il y a une augmentation de tonnage portuaire versus augmentation de tonnage ferroviaire? Est-ce que vous pouvez faire cette analyse fine?

Sophie Beauchemin

Écoutez, les données existent de façon différenciée, ça c'est certain. Pour le calcul de la cible, effectivement, je sais pas, je suis pas certaine de pouvoir vous arriver rapidement avec les deux, on va solliciter la direction qui est responsable du calcul de cette cible-là, mais si c'est possible, oui, bien sûr, je vais vous le transmettre.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Pour la sous-question maintenant, oui, vous pourrez apporter un complément, puis je vous rappelle la sous question de monsieur là qui était à savoir, de façon plus précise, la contribution du projet aux grands enjeux là développés par madame Beauchemin.

Olivier Rochette

Merci, madame la présidente. Donc Olivier Rochette. Je voulais donner un, peut-être juste un, rapidement parce que je vois que le temps passe vite, mais un axe complémentaire à ce que madame Beauchemin a dit là, en parlant de l'axe du Saint-Laurent puis des Grands Lacs là, récemment, on a porté à ma connaissance, c'est la troisième économie mondiale, cet axe-là. On sait que le Québec, le Canada là, a connu au cours des dernières décennies, plus particulièrement dans les années 2000, une mondialisation des marchés, mais il y a encore beaucoup de cette mondialisation-là qui est en interaction avec les États-Unis. Maintenant, avec la nouvelle réalité là des tarifs douaniers, comme acteur clé là, QSL dans la chaîne logistique, s'attend à ce qu'il y ait une augmentation des exportations parce qu'il va avoir un détachement du marché américain.

Donc là... cette diversification du marché là, elle est associée à la capacité du Canada à déplacer efficacement sa marchandise puis à maintenir son économie à flot. Ça, c'est pour l'axe du Saint-Laurent. Rapidement, pour le projet lui-même, bien c'est une nouvelle porte, c'est une nouvelle possibilité portuaire, donc une nouvelle solution logistique, comme on en a parlé hier,

qui est située vraiment dans un endroit stratégique, je le rappelle, en amont ou en aval de la voie maritime. Donc, en lien avec fleuve Saint-Laurent, Grands Lacs, mais au sein aussi d'un développement industriel régional qui s'insère dans un contexte économique du Grand Montréal qui est le poumon économique du Québec.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Merci pour vos questions.

Michel Pagé, citoyen

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons poursuivre avec monsieur Michel Pagé. Vous pouvez vous avancer à l'avant. Avancez à l'avant. Vous avancer. Ah! Oui, monsieur Piché, Michel Piché, ça va être vous après. Je vous ai bien sur ma liste, ne vous inquiétez pas. Moi-même, j'ai regardé la liste en me disant est-ce qu'il y a eu une erreur? Mais on a Michel Pagé et Michel Piché. Exact. Oui, bien sûr, c'est là pour ça. Je vais faire de même.

Michel Pagé

Tchin-tchin.

Prunelle Thibault-Bédard

À votre santé.

Michel Pagé

À votre santé.

Prunelle Thibault-Bédard

Alors, j'entends votre première question.

Michel Pagé

Ma première question, avant de poser la question, j'aimerais exprimer ma solidarité pour l'ensemble des citoyens de cette région touchés par le projet, qui vont souffrir et donc qui auront peut-être à souffrir d'une perte de valeur de terrain. Je les encourage à poursuivre leur combat. D'autre part, je tiens à exprimer aussi tout le professionnalisme que vous déployez, la flexibilité aussi. La question maintenant, la question, écoutez, j'ai hésité avant de poser cette question-là de cette façon-ci, j'aurais un deuxième volet, mais j'ai l'impression d'assister à une pièce de théâtre, un mauvais théâtre. J'ai l'impression d'assister à un mauvais théâtre. Au théâtre, on apprend autant du texte des acteurs que de la mise en scène. Dans la mise en scène que je voyais hier sur mon écran, parce que je me suis pas déplacé hier, je voyais un petit groupe de promoteurs, un petit groupe de gens de Sorel-Tracy liés au promoteur, des gens des ministères qui quelquefois répondaient bien, quelquefois ne savaient pas, et d'autres intervenants qui semblent liés à Sorel-Tracy.

Prunelle Thibault-Bédard

La question s'en vient bientôt, j'imagine?

Michel Pagé

Donc voilà le théâtre, et voilà ce qui est très déplaisant. Donc j'estime, avant de poser, d'exprimer ça, la question est la suivante.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci.

Michel Pagé

La question est la suivante. Cette pièce de théâtre-là, nous pourrions pas, ne pourrait-on pas la nommer un écocide? Qu'est-ce qu'un écocide? Je vous laisse poser la question aux intervenants. Parce que sur la partie fluviale, avec Contrecoeur, Sorel-Tracy, Bécancour, Varennes, ce qui va se passer sur le lac Saint-Pierre, c'est le, on prépare un écocide qui avait été évité à l'époque, par le projet du Saint-Laurent, de canal du Saint-Laurent, qui avait été évité à l'époque. On se reprend maintenant en mettant tout en place pour créer un écocide maritime, faunique, floristique. Alors voilà la question, je vous laisse la poser. Ne voyez-vous pas, chers experts, l'écocide qui se met en place par l'ensemble de ces projets, posés un à un et rajoutés l'un à la suite de l'autre?

Prunelle Thibault-Bédard

Merci, monsieur Pagé. J'entends dans votre question là que vous êtes préoccupé par les effets cumulatifs, bien sûr, puisque vous faites référence à plusieurs projets et non pas uniquement le projet de l'initiateur. C'est une question qu'on a touchée un peu plus tôt, je vous la relance, chères personnes-ressources. On a exprimé tout à l'heure à l'effet des... en lien avec les effets cumulatifs là, que le seuil de la capacité du support n'était pas nécessairement établi. On n'a pas une idée claire de la ligne à ne pas franchir. Dans ce contexte, en lien avec la question de monsieur Pagé là qui fait référence à l'écocide, donc une situation vraiment extrême où toute vie dans le fleuve Saint-Laurent serait apportée, portée à disparaître, comment adoptez-vous une approche prudente, sachant que le seuil n'est pas encore fixé afin d'éviter qu'on se dirige vers ce type de situation? Je peux vous laisser quelques secondes pour y réfléchir.

Gérard Denis

Oui. Gérard Denis, ministère de l'Environnement. Je vais laisser la parole à ma collègue Simone pour cet aspect.

Simone Gariépy

Simone Gariépy, ministère de l'Environnement. Effectivement, là, les préoccupations de l'intervenant sont également partagées par le ministère de l'Environnement. L'analyse des impacts cumulatifs permet de prendre en compte une partie. J'ai exprimé aussi, lors d'une autre intervention, le fait que la procédure d'évaluation d'impact est un outil qui, somme toute, est limité à un seul projet et que, bien qu'elle ne soit pas parfaite, la législation québécoise est quand même très avancée comparativement à d'autres législations en matière

environnementale et on cherche évidemment à améliorer le tout, notamment par la mise en place de l'ÉESR, comme j'ai mentionné. C'est un outil qui n'a pas encore été utilisé, donc ça reste un outil intéressant d'un point de vue théorique, mais lorsqu'il sera mis en place, on espère qu'il pourra donner les résultats escomptés.

Ceci dit, dans le cadre de la procédure, le Ministère a le pouvoir, le gouvernement je devrais dire plutôt, puisque la décision relève du gouvernement, le Ministère ne fait qu'une recommandation au Conseil des ministres, le pouvoir d'exiger des mesures supplémentaires lorsqu'ils jugent que des effets sont préoccupants. C'est-à-dire que même si le projet rencontre, on a parlé beaucoup de normes, de règlements, de seuils, on a parlé beaucoup de ça, la procédure d'évaluation et d'examen des impacts nous permet d'aller au-delà de ça, donc d'exiger des mesures supplémentaires, d'exiger des suivis pour mesurer l'efficacité des mesures, des exigences qui vont avoir été mises en place. D'exiger que le promoteur mette en place des mesures correctives au besoin et d'exiger aussi des mesures compensatoires lorsqu'on juge là qu'il y a des impacts ou des effets incontournables là. Et j'irais même à dire des mesures de suivi des mesures compensatoires aussi pour s'assurer qu'elles atteignent leurs objectifs.

Donc, il y a aussi, le gouvernement aussi a un pouvoir de refus des projets lorsqu'il y a des enjeux majeurs qui sont incontournables. Donc, la décision du gouvernement, qui est basée sur la recommandation du ministère de l'Environnement, mais aussi du rapport qui sera émis par la commission à la suite de l'enquête qui a lieu actuellement, le Conseil des ministres a aussi le pouvoir de refuser le projet. Donc, effectivement là, ça reste un pouvoir discrétionnaire du Conseil des ministres, l'autorisation ou non de ce projet.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Monsieur Pagé, est-ce que vous aviez une deuxième question?

Michel Pagé

J'ai une question, mais madame répond en partie, effectivement.

Prunelle Thibault-Bédard

S'il vous plait, juste vous adresser à moi. Merci beaucoup.

Michel Pagé

Je me retourne.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci.

Michel Pagé

Donc, madame la présidente, madame Gariépy a répondu en partie et son dernier mot est mon premier ici. Vous aurez le devoir de refus. Il y a trop d'inconnu, il y a trop d'amateurisme dans ce projet-là. La forme de quai qui est proposée est tout à fait à l'essai. Les réglementations qui seront, qu'on annonçait tantôt au Ministère, ne seront pas mises, le règlement, ne sera pas mis en application avant la prochaine session, donc pas avant un an, à cause des élections, etc.

Donc, on peut pas prendre la décision avant ce temps-là. On a parlé d'une étude par un monsieur de l'Université Laval qui n'est pas encore publique ou qui n'est pas vraisemblablement mise au service de la population. Pour toutes ces raisons, trop d'inconnu, l'amateurisme, le type de quai qui est proposé, ici je vous suggère que ce projet-là soit carrément refusé et qu'on obtienne toutes les études nécessaires.

Prunelle Thibault-Bédard

La commission a bien hâte de lire votre mémoire, monsieur Pagé.

Michel Pagé

Bon. Ça va se résumer à peu de choses, madame, la résumer pour moi, un refus, vous avez un droit de refus.

Prunelle Thibault-Bédard

Bien vous l'exprimerez bien clairement avec vos motifs et les raisons pour lesquelles c'est votre opinion dans votre mémoire et on sera heureux de vous entendre également là pour exprimer tout ça à l'oral.

Michel Pagé

Si vous permettez.

Prunelle Thibault-Bédard

Très rapidement s'il vous plaît.

Michel Pagé

Très rapidement. Dans tous ces processus-là, et c'est ce que j'ai pas vu de la part des autorités, il y a un devoir de précaution. Ça a pas été fait à Sorel-Tracy. Il y a un devoir d'information de la population, ce qui n'a pas été le cas, par le BAPE oui, mais pas autrement. Il y a un devoir aussi de prendre en compte l'acceptabilité sociale.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vais devoir vous arrêter, monsieur Pagé. Je suis bien désolée. On va vous lire attentivement dans votre mémoire. Le temps file, j'ai encore un dernier intervenant. Je veux m'assurer là que tout le monde puisse poser des questions, étant donné qu'il ne semble pas y avoir une autre question dans votre intervention. La commission a également ses questions à poser. Alors avec beaucoup de respect, je vous inviterais à céder votre place à monsieur Michel Piché.

Michel Pagé

Avec plaisir, mon homonyme.

Prunelle Thibault-Bédard

Presque la même chose. Merci.

Michel Piché, citoyen

Michel Piché

Bonjour, madame la présidente.

Prunelle Thibault-Bédard

Bonjour.

Michel Piché

Moi, j'ai deux questions et peut-être un commentaire, si vous permettez.

Prunelle Thibault-Bédard

On va voir.

Michel Piché

Première question, ça regarde Transports Canada. Transports Canada, si j'ai bien compris, est responsable de l'environnement où sont les quais, d'accord? Maintenant, nous autres, ce qu'on constate, je demeure tout près de Kildair. Il y a des bateaux qui sont là constamment, 24 heures par jour, amarrés. Ils sont amarrés au quai, puis ils laissent tourner les moteurs. Les moteurs tournent 24 heures par jour. Moi, j'aimerais savoir pour quelles raisons on leur interdit pas, de fermer, de faire là, on leur interdit pas de garder les moteurs en marche. Nous autres, ça fait des démarches qu'on fait depuis trois-quatre ans avec Kildair, avec tout, à la Ville, avec tout le monde, personne s'en préoccupe. Mais la pollution que ça crée, ça crée beaucoup de pollution là, les moteurs qui tournent constamment, constamment sans arrêt. C'est drôle, dans le fleuve, on éteint les moteurs. Mais chez Kildair, les moteurs tournent, puis ils nous disent que c'est une question de sécurité, qui est de la foutaise. Parce que les ports de Québec, puis les ports ailleurs, quand les navires sont à quai, les moteurs sont fermés.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Je vais rapporter votre question au projet. Bien sûr là, je devine qu'étant donné que vous avez, vous expérimentez ça avec Kildair, vous craignez que la même chose se produise avec le projet.

Michel Piché

Exactement. C'est la même chose parce que si on laisse tourner encore les moteurs, on va additionner encore de la pollution, encore du bruit.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous ai bien compris.

Michel Piché

Oui. Mais ce que vous savez pas par contre, c'est que les moteurs qui tournent là, ça nous empêche nous autres de dormir la nuit. On est rendu qu'on dort plus de la nuit. Tu te mets des

coquilles, tu te mets des choses, t'es pas capable de contrôler ce bruit-là, c'est un bruit infernal. Puis personne semble s'en préoccuper.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vais donc retourner la question vers monsieur Belounis de Transport Canada. On a eu une conversation à ce sujet hier soir. Je vous demande bien gentiment là de vouloir revenir sur le point soulevé par monsieur Piché. Donc, est-ce que c'est possible d'interdire aux bateaux à quai l'utilisation de leur moteur et peut-être de nous rappeler les balises autour de tout ça, s'il vous plaît?

Arezki Belounis

Arezki Belounis de Transports Canada. En réalité, comme je l'ai expliqué hier, quand les navires sont à quai, ils vont arrêter leur moteur. Ils vont garder juste une génératrice pour leurs opérations et des fois ils vont mettre une deuxième génératrice selon les, la consommation demandée parce qu'on n'est pas capable de brancher le navire au courant de terre. Maintenant, si le navire est en escale courte, c'est le temps d'arrêter les moteurs et de les partir. C'est parce que ça prend toujours un avis d'à peu près d'une heure, une heure et demie, pour réchauffer le diesel, pour préparer le navire. Donc on n'arrête pas le moteur, on coupe juste, comment dirais-je, la révolution du moteur lui-même, mais on garde toutes les pompes et toutes les génératrices en marche, de sorte à ce que le navire soit prêt. Cette initiative, elle est aussi d'actualité quand il fait très mauvais et qu'on suspecte de quitter le quai pour des raisons météorologiques. Il y a un fort vent, on n'est pas capable de rester attaché à quai, donc on va quitter, donc on garde les moteurs, on les garde en *stand-by*. Le moteur ne tourne pas, mais tout ce qui est autour est opérationnel.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Donc, ce sont les arrêts courts qui sont les plus bruyants. Chez QSL, est-ce que des arrêts courts sont envisagés dans l'opération, les activités projetées? Par exemple, le délestage pourrait se faire plus rapidement, j'é mets une hypothèse.

Olivier Rochette

En fait, le délai court, on parle opérationnel là, à quai?

Prunelle Thibault-Bédard

Bien en lien avec la réponse de monsieur Belounis, qui nous indiquait qu'un navire a besoin d'au moins une heure au préalable pour réchauffer ses moteurs. Par conséquent, lorsque l'arrêt, le temps passé au quai est relativement court, ça ne vaut pas la peine d'éteindre les moteurs, on les laisse rouler. Donc là, ça entraîne les enjeux de bruit là apportés par monsieur Piché. Alors, dans ce qui est anticipé comme temps de transbordement des navires sur le quai projeté, est-ce que c'est anticipé que certains passages soient courts au point où il est probable que les moteurs continuent de tourner? Puis, est-ce que ça représente la minorité des cas? Pouvez-vous nous donner une idée générale?

Olivier Rochette

Je pourrais vérifier. J'en doute fort parce que les marchandises qui pourraient prendre un délai de temps court, je vois pas comment ça pourrait être inférieur à deux jours de présence à quai. Et à ce moment-là, j'imagine que, comme dans les simulations que nous avons faites là, l'utilisation de la génératrice est en vigueur.

Michel Piché

Comment se fait-il, quand on nous dit que les moteurs peuvent être arrêtés, que le ministère des Transports nous dit qu'ils doivent les arrêter, que les bateaux sont stationnés à quai chez Kildair, nous autres on va prendre l'expérience de Kildair, parce qu'eux autres sont pas encore en opération. Avec Kildair, les bateaux sont là des fois deux, trois jours, les moteurs à tourner tout le temps, tout le temps. Les génératrices, c'est pas des génératrices qui tournent, c'est les moteurs diesel, tout le temps. C'est un bruit infernal. Nous autres, on est incapables de dormir tant qu'ils sont là. Fait qu'il y a quelque chose qui marche pas là dans ça, il y a aucun contrôle qui est exercé par qui que ce soit pour mettre fin à cette idiotie-là.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vais me référer à ce que vous avez dit plus tard là, puis le complément que vous apportez pointe vers ça. Il y avait aussi dans votre intervention la question de qui a la responsabilité. Donc par exemple, la situation où vous décrivez un citoyen, un résident se rend compte que des moteurs tournent plus longtemps que ce qui est anticipé, à qui peuvent-ils s'adresser pour faire une plainte? Vous semblez avoir dit que des démarches ont été tentées avec la Municipalité, mais bon, c'est pas clair à qui...

Michel Piché

Madame, ça fait cinq ans qu'on essaie de trouver des...

Prunelle Thibault-Bédard

On va poser la question en lien avec ça?

Michel Piché

J'ai posé la question aux bonnes personnes, puis personne nous répond.

Prunelle Thibault-Bédard

On va tenter d'identifier la bonne personne. Je vais d'abord me retourner à nouveau vers monsieur Belounis de Transports Canada. Est-ce que le citoyen riverain qui constate un navire à quai faisant un usage prolongé de ses, non pas simplement de la génératrice, mais des moteurs bruyants, peut formuler une plainte auprès de Transports Canada et sinon, vers qui cette personne doit se tourner?

Arezki Belounis

Oui. Effectivement, il peut toujours transférer cette plainte à Transports Canada. On pourrait même, si la situation le juge, on pourrait se déplacer à bord des navires. Pour le complément de

réponse à ma question de tout à l'heure, un navire ou bien une compagnie n'a pas de bénéfice à faire laisser tourner son moteur quand il consomme du diesel avec le prix qu'on connaît actuellement. La majorité de nos procédures, maintenant je parle en tant que capitaine de navire, pour maximiser et pour économiser au niveau de notre compagnie, le moindre dollar qui est économisé va dans la poche de la compagnie ou bien de ses actionnaires, et on essaie de minimiser la consommation du carburant le plus possible parce que c'est l'une des dépenses les plus importantes à bord des navires.

Prunelle Thibault-Bédard

Et puis lorsque les navires sont en mouillage, est-ce que la situation est la même? Est-ce qu'ils peuvent éteindre leur moteur plus bruyant selon là bien sûr, la durée du séjour au mouillage ou ça doit rester en marche?

Arezki Belounis

Effectivement, ils peuvent l'éteindre, sauf que la sécurité du navire et la sécurité de la navigation ne doivent pas primer sur le fait de laisser un moteur. Si le capitaine juge que parce qu'il y a, il fait très très mauvais et que le navire ne tient pas au mouillage parce qu'il y a trop de vent, il y a trop de courant et la seule, comment dirais-je, la seule solution c'est de garder son navire, comment dirais-je, opérationnel, il doit garder ses moteurs parce que s'il les garde pas, on va se retrouver avec un navire échoué et s'il y a un navire échoué avec tout ce qui vient avec comme contrainte, c'est beaucoup plus dangereux.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. J'aimerais me tourner vers la Municipalité, je peux tout à fait comprendre une situation comme celle décrite par monsieur Piché où les citoyens riverains là n'ont pas nécessairement le sentiment d'être entendus ou d'avoir accès aux bonnes personnes, et j'aimerais raccrocher cette question-là avec la question de la gouvernance de la zone industrialo-portuaire Saint-Laurent qui nous intéresse. Parce que, bien sûr, les enjeux, comme ceux décrits par monsieur Piché, sont des enjeux qui accompagnent le développement de cette zone à proximité de secteurs résidentiels.

Et je me demandais là, au-delà de la Municipalité, qui est propriétaire de terrains puis qui fait son, qui exerce ses compétences municipales, est-ce qu'il existe une entité, un organisme, qui répond au nom de la zone, qui est chargée de sa gestion? Je sais que, et là je ne retrouverai pas ma note à temps, je sais qu'au départ, lorsque la Municipalité pensait être responsable de l'aménagement du quai là elle avait, via une loi privée, elle avait tenté de mettre sur pied une, ah! Je l'ai, la société des parcs, non, c'est pas ça, je l'ai pas, en tout cas, peu importe, vous me pardonneriez là, je fouille dans mes notes, mais bref, je sais qu'il y avait déjà eu une intention de créer une société qui aurait eu la responsabilité de la gouvernance de la zone, est-ce qu'une autre entité de ce type a été créée ou est-ce que c'est vraiment la Municipalité là qui est responsable de gérer tout ça?

Carlo Fleury

Oui. Bonjour. Carlo Fleury, directeur général, Ville de Sorel-Tracy. Donc effectivement, à cet endroit-là, face à Sorel-Tracy, sur le fleuve, il n'y a pas actuellement de ce qu'on peut appeler

une autorité ou une administration portuaire comme on connaît avec l'Administration portuaire de Montréal. Donc entre Québec et Montréal, il y en a pas. Celle de Montréal se termine presque vis-à-vis les installations qui sont concernées, mais c'est juste avant là, du côté Contrecœur. La Ville a pas autorité, donc c'est sûr que quand on est interpellé par des citoyens, des groupes de citoyens, des entreprises, et on a rencontré à plusieurs reprises monsieur Piché à ce niveau-là, on est très sensible aux enjeux là que ça provoque, on a fait des interventions notamment auprès de Kildair et la réponse qu'on nous fournit, bien c'est la même qui a été mentionnée hier et encore tout à l'heure, c'est-à-dire que le groupe énergétique du navire se doit d'être maintenu pour répondre aux besoins de l'équipage et afin de maintenir les pompes en fonction et aussi permettre au navire de quitter rapidement le quai en cas d'incident, de feu, des choses comme ça.

Donc, c'est la réponse qu'on nous donne et on, c'est très difficile pour nous étant donné qu'on n'a pas autorité sur ces entreprises-là, qui relèvent du gouvernement fédéral, de faire des interventions quelconques ou d'interdire tout type de fonctionnement ou de manœuvres là qui fait pas notre affaire. Donc c'est un peu compliqué. La Ville avait effectivement, il y a plus de dix ans, vérifié si un modèle de gouvernance pouvait être mis en place. C'est un exercice qui a été mis de côté pour différentes raisons. On a refait, on a redonné un mandat il y a deux ans, si je me trompe pas, via notre organisme de développement économique qui est Développement économique Pierre-De Saurel, pour voir quels étaient les modèles qui pouvaient être considérés, les avantages et inconvénients de chacun d'eux. Il y a pas de décision de prise à ce niveau-là, c'est pas quelque chose qui fait partie d'un échancier, je vous dirais court terme, pour les deux ou trois prochaines années là, à moins que d'autres évidences soient mises de l'avant. Mais pour le moment, c'est vrai de dire qu'il y a pas d'autorité comme telle à cette hauteur-là du fleuve là.

Michel Piché

Madame la présidente, excusez, s'il y a pas d'autorité pour régler nos problèmes. Est-ce que nous autres on peut s'annexer au port de Contrecœur ou de Montréal? Parce que là, c'est de la foutaise, ce qu'on nous dit que, c'est une question de sécurité. C'est totalement faux. Monsieur du ministère des Transports vient de le dire qu'ils peuvent fermer des moteurs. Pourquoi on fait rien? Il y a personne qui fait rien. Tout le monde s'envoie la balle puis on discute, puis on discute, mais il y a aucune décision prise. Il y a rien qui se fait, c'est de la foutaise, moi j'en ai ras-le-bol de tout ça. Nous autres, on dort pas pendant ce temps-là. On a-tu le droit d'avoir la paix nous autres, une fois pour toutes? On est là, ça fait qu'on va en additionner un autre encore, puis on va doubler les problèmes qu'on a? C'est ça l'intention avec ce projet-là?

Prunelle Thibault-Bédard

Je vais revenir vers monsieur Belounis pour préciser un point qui pourrait éclairer un peu le cœur de votre question. Est-ce qu'en ce qui a trait là aux moteurs des embarcations à quai, est-ce que les exigences sont particulières pour un terminal d'hydrocarbures? Vous parliez tout à l'heure d'enjeux de sécurité, par exemple. Est-ce que quelque chose pourrait expliquer que les moteurs soient plus souvent en fonction, dû à la nature même de l'installation portuaire?

Arezki Belounis

Arezki Belounis, Transports Canada. En réalité, on exige de chaque navire qu'il y ait un système de gestion de la sécurité à bord du navire, qui est développé et qui est approuvé. Dans ce plan de gestion de la sécurité, s'il y a une analyse de risque qui est faite, et que pour dire que le navire quand il est à quai et que ce navire est vulnérable quand il est à quai et qu'on se doit de garder les moteurs en marche, il va les garder en marche, parce que s'il y a ce système de gestion qui découle du code ISM, qu'on appelle *International Safety Systems*, c'est de là que ça pourrait découler. Et si ça découle de ça, même si j'embarque à bord du navire, moi j'ai pas l'autorité de lui dire d'arrêter le moteur. Parce que si jamais je lui dis d'arrêter le moteur et que pour une raison quelconque il va s'échouer, et qu'il y a, il peut pas partir parce qu'il y a eu un incident et là, ça va devenir en fardeau sur nous-mêmes.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Un instant s'il vous plaît. Monsieur Piché, vous avez posé plusieurs questions...

Michel Piché

Non, non...

Prunelle Thibault-Bédard

Bien, je vais poursuivre.

Michel Piché

Je veux juste répondre à monsieur.

Prunelle Thibault-Bédard

Oh! Non. Malheureusement, je peux pas vous autoriser à répondre. Vous pourrez répondre, faire tous les commentaires que vous souhaitez dans votre mémoire ou votre intervention. On se concentre ce soir simplement sur les questions. Alors la commission a quelques questions en lien avec les vôtres. Ça va continuer là d'éclairer les sujets qui vous intéressent. Je pense que vous avez quelque chose à ajouter tout d'abord et nous continuerons après avec une question de la commission.

Olivier Rochette

Je peux tout simplement ajouter que c'est pas une problématique que l'on rencontre souvent là, le bruit nocturne dans les ports avec l'activation des génératrices, mais j'aimerais ajouter que, comme on l'a mentionné hier, nous avons des coordonnées là, courriel, téléphone, pour nous joindre et puis qu'on va être très actif dans la résolution de problèmes tels que ceux qui sont décrits aujourd'hui.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Merci. La question de la commission, monsieur Piché a fait état là de difficultés avec le sommeil étant donné les bruits qui sont émis par les moteurs au quai de Kildair. Comment est-ce qu'on peut replacer cette situation-là qui est vécue là dans le cadre de l'étude de climat sonore

que vous avez réalisée, parce que vous avez établi le bruit de fond, dans le fond, à partir duquel additionner l'apport sonore de votre projet. Et dans cette étude de climat sonore, est-ce que vous avez identifié un enjeu avec le bruit nocturne dans la région? Bien que ça vienne du quai de Kildair, étant donné que c'est juste à côté là, je devine que vos mesures auraient pu le capter? Est-ce qu'on peut mettre en relation la situation vécue par monsieur Piché et votre étude de climat sonore?

Olivier Rochette

Bien sûr, madame la présidente. Olivier Rochette. Donc effectivement là, on a pris des mesures dans quatre points récepteurs, dont des mesures de nuit. Je vais laisser l'ingénieur Nicolas Garcia là donner des détails sur ces mesures-là prises en temps réel et les résultats de modélisation associés au fonctionnement des navires à quai la nuit.

Nicolas Garcia

Oui. Bonjour. Merci de me donner la parole. Effectivement donc une campagne de mesure du climat sonore existant a été réalisée et le hasard fait qu'à ce moment-là, en tout cas sur une partie de la campagne de mesure, un navire était à quai de Kildair donc on a pu observer les niveaux sonores qui sont perceptibles à la résidence la plus proche de Kildair. Donc de mémoire, les niveaux sonores étaient de l'ordre de 54 décibels et c'est un niveau sonore qui était constant tant que le bateau était à quai. On n'est pas en mesure de dire est-ce que c'est le moteur ou la génératrice qui était en marche, on n'a pas cette notion-là. Ceci dit, ce qu'on peut dire, c'est que le quai de QSL va être plus éloigné de cette résidence que celui de Kildair, environ deux fois plus loin. Et donc on s'attend à des niveaux sonores moindres à la résidence la plus proche, de l'ordre de 46 décibels si je me trompe pas. Et voilà ce que je peux en dire.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Donc 54 décibels, ça c'était de nuit. Est-ce que c'est ça? Excusez-moi, monsieur Piché, je m'adresse à monsieur Garcia. Monsieur Garcia, est-ce que le 54 décibels, c'est ce qui a été mesuré de nuit à la résidence la plus proche de Kildair?

Nicolas Garcia

Laissez-moi juste une petite seconde pour vérifier, j'ai l'information très proche. Oui, effectivement, parce qu'on l'a mesuré de nuit. Le bateau a quitté autour de 6 h du matin au moment où on était, où les mesures avaient lieu.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Donc c'est supérieur aux 40 décibels de nuit là dont on parlait hier soir.

Nicolas Garcia

Oui, absolument. Ceci dit, comme je le mentionnais hier, les navires ne sont pas sous l'autorité provinciale, mais fédérale, donc le critère provincial de 40 décibels la nuit ne s'applique pas aux navires. Donc ce qui a été fait dans l'étude d'impact sonore c'est une évaluation relativement au bruit des navires selon le critère de Santé Canada. Le critère de Santé Canada, ce n'est pas un critère horaire comme celui du ministère de l'Environnement, mais c'est un critère qui est établi

sur une moyenne annuelle du bruit. Donc, entre les moments où il y a des navires et les moments où il y a pas de navires, et le cumul de toutes les activités qui auront lieu à QSL, l'impact sonore a été déterminé comme étant faible. Donc voilà, c'est ce qui justifie que les navires fassent effectivement, ou puissent faire effectivement du bruit au-delà des 40 décibels préconisés par le ministère de l'Environnement.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Merci. Selon l'Institut national de santé publique du Québec, un niveau de bruit de 50 décibels, ça constitue le seuil de dérangement pour l'humain. Donc, j'aimerais entendre le ministère de l'Environnement, suivi du ministère de la Santé, sur les répercussions que peuvent avoir pour la santé un bruit nocturne à 54 décibels. Et là, bien sûr, on se rappelle que c'est le bruit qui est existant. À ce bruit s'ajouterait, on a une augmentation de deux décibels anticipée, là je me tourne vers vous là, je veux juste pas mal vous citer, pour l'ajout du projet. Juste d'abord vérifier cette information-là puis je me retournerai vers vous après.

Olivier Rochette

Nicolas, est-ce que tu...

Prunelle Thibault-Bédard

Oui, monsieur Garcia?

Nicolas Garcia

Je sais pas d'où viendraient ces deux décibels-là, je suis un peu confus là.

Prunelle Thibault-Bédard

J'ai ici, l'étude du climat sonore qualifie l'importance de l'effet sonore des opérations de mineure avec une augmentation des niveaux estimés à deux décibels. On est dans quel document? La référence, j'ai PR5.2, page 138 du PDF, tableau 10-2. Je ne sais pas si c'est là où on mentionne le deux décibels par contre. Attendez, mes analystes vont regarder de leur côté.

Nicolas Garcia

Oui. En attendant, je pourrais peut-être juste préciser ou rappeler que le 54 décibels du navire au quai de Kildair, c'est à l'extérieur de la résidence. Quand on dort la nuit, on est à l'intérieur de sa résidence. Donc, c'est peut-être pas directement comparable au seuil de, au début du dérangement.

Prunelle Thibault-Bédard

Mais l'été on peut dormir les fenêtres ouvertes.

Nicolas Garcia

Absolument. Une résidence fenêtres ouvertes, une chambre fenêtre ouverte apporte quand même 15 décibels d'atténuation. Donc 54 moins 15, on est autour de 39 dans le pire des cas.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. En attendant qu'on trouve la référence, juste regarder là du côté du ministère de l'Environnement et, en fait je commencerais par le ministère de la Santé. Excusez-moi, madame Blanchette, on vous a peu sollicitée cet après-midi, mais là c'est votre tour. Sachant là que le seuil de 54, de 50 décibels constitue le seuil de dérangement pour l'humain, lorsqu'on est sur un bruit nocturne de 54 décibels, à quoi est-ce qu'on peut s'attendre comme répercussions sur la santé des populations avoisinantes?

Christine Blanchette

Donc, Christine Blanchette pour le ministère de la Santé. Bien de façon générale, comme monsieur l'a exprimé, ça va être une perturbation du sommeil. Donc, une perturbation des cycles de sommeil. Donc, on n'a pas l'effet d'un sommeil réparateur. On va se réveiller, on va être plus fatigué. De façon générale, un manque de sommeil va entraîner peut-être un, ça va être très variable selon chaque personne évidemment, mais ça va être un sentiment de stress. En fait ça va être, c'est ça, ça va avoir, ou en plus de ne pas avoir un sommeil réparateur, donc ça va générer un stress sur les gens, un sentiment de fatigue et de stress, en gros, je dirais ce serait ça.

Évidemment, plus le bruit va être fort, plus ce sentiment-là de stress va être important, mais là on tombe dans le fond, c'est le simple fait de dépasser un, le simple fait d'avoir un sommeil dérangé va de façon globale affecter la santé en termes de sentiment d'inquiétude, de stress, de fatigue, ce serait ça en gros. Évidemment, c'est sûr que ce qui va moduler tout ça aussi, c'est la façon dont le bruit va être perçu, quelque chose de soudain, un bruit fort, soudain, par opposition à un bruit continu peut-être, de moins, peut-être moins important, c'est des facteurs qui vont faire, qui vont moduler beaucoup la perception du bruit puis le niveau de dérangement que cela va occasionner.

Donc dans la nuit, on s'attend à avoir, pas de bruit, donc un environnement paisible. Donc, si on se fait réveiller par un bruit soudain par opposition à, par exemple, je sais pas moi, un camion qui serait, un moteur qui serait continuellement en opération durant toute la nuit va peut-être être moins, je dis peut-être être moins dérangeant que s'il y avait un environnement calme, mais soudainement il y a un moteur qui se met en branle et qui arrête. Donc c'est tous des éléments qui vont moduler la perception du bruit, la nuisance que cela va occasionner.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci.

Michel Piché

Une seconde s'il vous plaît.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui?

Michel Piché

C'est pas 50 décibels qu'on a. On a des montées jusqu'à 80 décibels. Les fenêtres sont fermées. Tu te mets des bouchons dans les oreilles, tu te mets des coquilles pour atténuer ce bruit-là, puis ça continue, puis c'est toute la nuit parce que les moteurs tournent tout le temps, constamment, ils s'arrêtent pas.

Prunelle Thibault-Bédard

J'entends bien, ce que je vous invite à faire...

Michel Piché

Fait que là, quand on nous dit, qu'ils nous parlent de 50 décibels à la première résidence, c'est totalement faux. Parce que de nos amis de riverains, qui sont à la 6-7^e résidence, eux autres ont enregistré 80 décibels.

Prunelle Thibault-Bédard

La commission a...

Michel Piché

Qu'on arrête de nous prendre pour des cons.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous ai bien entendu. La commission a tous les pouvoirs d'enquête pour approfondir les études qui ont été faites par l'initiateur. On peut continuer de poser des questions. On entend bien la préoccupation par rapport au bruit. Comme vous voyez, la commission a poursuivi avec ses propres questions sur le sujet. Notre analyse ne fait que commencer, ça ne se termine pas ce soir. Nous allons continuer à réfléchir ensemble, l'équipe, conjointement avec les analystes, et on va continuer d'envoyer des questions. Donc ne vous inquiétez pas, vos questions ont bien été entendues et elles vont influencer l'analyse de la commission. On va se pencher sur les enjeux-là qui vont nous sembler ressortir et être importants pour notre analyse. Avec plaisir.

Michel Piché

Question?

Prunelle Thibault-Bédard

Non vous avez déjà posé à peu près trois questions là, ça va être tout pour cet après-midi. On va, merci à vous, on va ajourner pour notre session de cet après-midi, on va reprendre ce soir. Oui. Excusez-moi, madame Gariépy du ministère, voulez-vous ajouter quelque chose?

Simone Gariépy

Oui. Simone Gariépy du ministère de l'Environnement. On voulait juste apporter un petit complément. On va avoir une réponse bonifiée, mais je voulais quand même apporter un petit élément avant que la session se termine pour que monsieur puisse l'entendre.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. Merci.

Simone Gariépy

On a notre expert en bruit là qui nous indique qu'un navire qui est accosté au quai de QSL constitue une source fixe. Il devrait être intégré à l'étude acoustique. Et donc d'affirmer que le navire accosté ne doit pas être pris en compte, c'est pas exact là. Ça doit être considéré et ce n'est pas seulement le fédéral qui régleme la. Nous, c'est considéré dans les études de bruit là. Je vais avoir plus de détails à fournir là, j'ai pas toute la réponse.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. Merci. On va attendre tout ça avec grand intérêt. Juste un instant, s'il vous plaît. On m'informe qu'un volet de la question posée par madame Reeves un peu plus tôt m'a échappé. Je l'ai mal retransmise, alors pour m'assurer de transmettre une réponse complète, madame Reeves avait également posé une question sur l'accumulation des glaces entre donc le quai projeté et le quai de Kildair, et est-ce que les phénomènes d'accumulation des glaces ont été pris en compte et quels sont les constats.

Olivier Rochette

Oui, madame la présidente. Olivier Rochette. Donnez-moi juste quelques instants, s'il vous plaît. OK. Donc oui, les glaces ont été prises en compte dans l'étude hydraulique préparée par CIMA. Il y a eu une étude de l'évolution, de la formation de la banquise là sur plusieurs années, étude des stations sur les glaces, donc des stations fédérales disponibles et données. En fait, la conclusion pour QSL, c'est que la présence des structures permanentes aura un impact sur les, sur les glaces qui devraient être limitées puisque la banquise se forme déjà à l'endroit où les piles seront construites. Les pieux ont tendance aussi à stabiliser la prise de glace et donc éviter les blocs de glace. Il y a également l'alignement de la face du quai qui a tendance à, qui a une tendance attendue à l'accumulation des flots-glaces, qui permettrait de dévier ceux-ci vers l'écoulement principal, donc en somme, la présence du quai est supposée de stabiliser la prise de glace et de protéger encore plus la berge, la rive et les installations de Kildair.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Nous allons... Oui? Donc monsieur Denis du ministère, merci de me faire remarquer.

Gérard Denis

Oui. Gérard Denis, ministère de l'Environnement. C'est pour revenir là sur une question qu'on a pris en délibéré plus tôt en ce qui concerne la modélisation des contaminants atmosphériques. Oui, je vais lire sur le, donc notre expert est revenu là, donc la mise à jour qu'on va demander va devoir intégrer l'ensemble des mesures de minimisation des impacts qui ont été proposés. Donc, ce qu'on constate, c'est qu'au minimum, il y a des dépoussiéreurs qui ont été intégrés à la modélisation, mais qu'il y a d'autres des mesures là qui n'ont pas été intégrées. Il y a effectivement des détails méthodologiques qui vont devoir être rectifiés, ça va être effectivement

là plus clair quand on va le questionner, mais il y a effectivement des détails méthodologiques à revoir.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Donc il s'agit pas de l'ajout de nouvelles mesures d'atténuation dans la modélisation, mais la prise en compte de mesures qui étaient déjà mises de l'avant, déjà mentionnées par l'initiateur, et qui auraient été omises dans la modélisation.

Gérard Denis

Oui, mais ça voudrait pas dire qu'on pourrait pas demander des mesures supplémentaires là si on se rend compte qu'effectivement, le règlement est pas respecté, même avec cette modélisation mise à jour là.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Madame Beauchemin, vous aviez un point aussi?

Sophie Beauchemin

Oui, également, j'ai reçu un peu comme mon collègue de l'Environnement, donc réponses à mes questions. Donc concernant, donc, écoutez c'est un peu, après la discussion qu'on vient d'avoir c'est un peu champ gauche. Donc, on était sur le tonnage de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec. Donc, c'est une cible qui figure au plan stratégique du ministère des Transports. Donc, la mesure de départ, la cible de départ, elle était de 209 millions de tonnes, c'est une cible de 2022, mais qui est actualisée. À chaque année, elle est actualisée à la hausse. Donc, cette cible-là, donc en 2023-2024, elle n'a pas été atteinte. La cible était de 211 millions et les résultats étaient de 210 millions. En 2024-2025, dernière année dans le fond pour laquelle on a les chiffres officiels, la cible a été atteinte. Elle était alors de 213 millions. Et elle a été donc 213,3 millions, donc a été à peine dépassée. Donc c'est un peu, comme je vous dis c'est ça, c'était un peu, c'est une cible pour laquelle, comment dire, les marchés sont beaucoup plus importants dans le fond que le Ministère, que l'impact que peut avoir le Ministère assurément.

Prunelle Thibault-Bédard

Puis, je comprends que cette actualisation-là d'année en année là ferait en sorte qu'en 2030, on atteindrait le fameux 25 % qui est identifié dans la politique de mobilité durable?

Sophie Beauchemin

Là on est à, c'est ça évidemment, donc il est 16 h, il est 5 h moins 10, fait que c'est un peu plus difficile pour nous de rejoindre notre monde, mais on attend effectivement des informations concernant la cible 2030, mais oui, effectivement. Donc, je peux pas vous expliquer pourquoi la cible, elle est mise à jour à la hausse, annuellement, honnêtement, j'ai été surprise de constater ça.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Parfait. Est-ce que c'est possible de nous déposer les sources, la donnée là qui vous permet d'arriver à ces résultats puis le calcul, et est-ce que c'est, comme on l'avait mentionné plus tôt là de faire la distinction entre ce qui est portuaire versus ferroviaire?

Sophie Beauchemin

Oui, tout à fait.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Oui, monsieur Belounis?

Arezki Belounis

Oui, nous avons aussi la mise au point avec ma collègue Suzanne pour les effets cumulatifs. Après ça, ça va être mon tour pour le ferroviaire.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait.

Arezki Belounis

Allez-y Suzanne.

Prunelle Thibault-Bédard

Votre collègue d'abord.

Suzanne L'Heureux

Merci Arezki. Bonjour, madame la présidente. Suzanne L'Heureux, Transports Canada. D'abord, je voulais, monsieur Pagé a mentionné un peu plus tôt qu'il avait pas l'accès au rapport de l'Université Laval sur les effets cumulatifs, projet-pilote du Saint-Laurent et de la rivière Saguenay, c'est sur notre page Web de Transports Canada, de la page des effets climatiques du transport maritime puis il y a un lien au rapport. Je pense que vous avez déjà le lien au rapport, si je me trompe pas, madame la présidente?

Prunelle Thibault-Bédard

On avait effectivement demandé que vous transmettiez le lien, donc on pourra le rendre disponible dans la documentation du projet.

Suzanne L'Heureux

Parce que c'est tout à fait disponible publiquement. L'autre question, quand je, je le mentionne, vous avez posé la question, je l'ai apportée, une rectification ou plus de détails par rapport à possiblement une deuxième itération. Comme vous êtes peut-être au courant, il y a l'Agence d'évaluation d'impact du Canada qui est en train de faire, qui commence une évaluation régionale de la région du fleuve Saint-Laurent. Donc qui travaillera avec des, je connais pas les détails de la portée de l'évaluation, mais je pense que ça va être un, ça peut être considéré

comme un deuxième ou un complément, une deuxième itération au travail qui a été fait par David Beauchesne et son équipe. Je crois qu'ils vont évaluer d'autres, ils vont inclure peut-être d'autres composantes valorisées des stressseurs également. Je voulais juste mentionner ça, sans parler au nom de l'Agence.

Vous m'avez posé la question à savoir si les, lesquels stressseurs avaient le plus d'impact sur la région de Sorel. J'aurais dû préciser plus tôt que l'étude a examiné la répartition relative des effets cumulatifs potentiels dans la région, mais pas spécifiquement ce qui a plus d'impact, la signification des impacts. Fait que je peux pas vraiment juste sortir l'information, dire lesquels ont, lesquels stressseurs ont le plus d'impact dans la région de Sorel. C'est sûr que le secteur fluvial dans le fond, dans cette région-là, est plus étroit que le secteur maritime. Donc les stressseurs environnementaux, ils sont plus concentrés. Donc, tandis que dans le secteur maritime, les stressseurs sont largement, mais sont répandus, mais sont plus diffus spatialement.

Donc, j'ai mentionné ça, puis quelque chose que je l'ai mentionné, c'est que le rapport, l'évaluation, c'est basé sur des données existantes et disponibles. Je crois que je l'avais mentionné un peu plus tôt, mais le travail a été modélisé et non mesuré. C'est vraiment un rapport qu'il faut qu'on regarde à titre informatif, qui donne un portrait non exhaustif dans le temps, puis dans la zone d'étude délimitée, avec des composantes valorisées choisies, des stressseurs liés aux activités maritimes choisis et leur interaction au moment où l'évaluation a été effectuée. Je voulais juste mentionner ça.

Puis c'est (inaudible) que j'ai un portrait non exhaustif, puis ça, c'est sans tenir compte de tout ce qui est, de tous les programmes, les initiatives, les mesures d'atténuation, les programmes de protection existants qui sont déjà en place. C'est vraiment juste pour donner, OK, une idée de, comment je pourrais dire ça? Je m'excuse, j'ai comme un petit blanc de, juste un projet de... c'est quoi... les effets cumulatifs potentiels. J'espère que ça répond à votre question.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. Merci pour les précisions supplémentaires.

Suzanne L'Heureux

Pas de problème. Merci beaucoup.

Prunelle Thibault-Bédard

Monsieur Belounis? Avec plaisir.

Arezki Belounis

Arezki Belounis de Transports Canada. Ceci est la réponse de mes collègues ferroviaire et surface. Ça émane de la Direction régionale de surface du Québec et Atlantique. L'aménagement d'un passage à niveau relève d'abord d'une entente entre la compagnie de chemin de fer et les parties concernées. Le rôle de Transports Canada est d'administrer et de faire appliquer la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, ainsi que ses règlements, notamment le Règlement sur les passages à niveau qui établissent les exigences minimales de sécurité applicables aux passages à niveau et précisent les responsabilités des différentes parties.

Toutefois, les questions relatives aux droits d'établir un passage à niveau, d'accepter ou de refuser son aménagement, à son autorisation ou au partage des coûts ne relèvent pas de Transports Canada. Ces questions sont du ressort de l'Office des transports du Canada en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*. Ainsi, une compagnie ferroviaire, telle que le CN de votre exemple, ne détient pas à elle seule le pouvoir décisionnaire dans toutes les circonstances. Lorsqu'une entente ne peut être conclue entre les parties concernant la construction d'un passage à niveau, une demande peut être présentée à l'Office des transports du Canada, qui dispose du mandat de trancher ce type de différends. Et j'ai mis votre collègue, madame Batailler, en c. c. pour avoir le contact pour plus de détails pour la commission.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Un dernier tour d'horizon. Pas d'autres interventions.

Mot de la fin

Prunelle Thibault-Bédard

Merci à tous et à toutes. Nous allons donc ajourner cette deuxième séance et nous nous retrouvons à 19 h pour une troisième et dernière séance de questions. À plus tard.