

Audience publique

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

Première partie de l'audience

Troisième séance

Était présente : Prunelle Thibault-Bédard, présidente

Séance tenue le 9 septembre 2026 en soirée

Lieu de l'audience publique

Salle Victoria, Traversy Traiteur

180, rue Victoria
Sorel-Tracy (Québec)
et via webdiffusion

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

Table des matières

Mot de la présidence	1
Mario Fortin, pour Développement économique Pierre-De Saurel	2
Fabienne Chabot, citoyenne	5
Nicolas Bannester, pour la Société pour la nature et les parcs du Québec	8
Pierre Castonguay, citoyen	15
Pause	32
Catherine Fortier, pour le Comité de la zone d'intervention prioritaire du lac Saint- Pierre.....	33
Andrée Chartier, pour la Coalition Eau Nature Air Purs Pierre-De Saurel	37
Benjamin St-Cyr, citoyen	41
Valérie Dubois Tremblay, citoyenne	48
Mot de la fin	57

Mot de la présidence

Prunelle Thibault-Bédard

Bonsoir à tous et à toutes. Bienvenue à cette troisième séance de l'audience publique sur le projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy, par QSL International Ltée. Je salue également les personnes qui se joignent à nous à distance et je vous invite à ouvrir la section Questions & réponses de la webdiffusion. C'est là que nous partagerons les informations et instructions utiles à votre participation en ligne.

Nous allons poursuivre notre période de questions. Je vous rappelle rapidement les règles de procédure en audience. Je demande aux participants et participantes d'éviter les préambules à leurs questions. Deux questions par intervention seront permises. Il pourrait être possible de se réinscrire au registre. Bien sûr, vous l'avez compris, avec les autres séances qu'on a tenues, tout ça va dépendre du temps qui nous est alloué. J'aurai quelques détails à ce sujet-là dans un instant. Toutes les questions et réponses doivent m'être directement adressées et enfin, je vous rappelle qu'aucune manifestation d'approbation ou de désapprobation n'est tolérée ou aucune forme de manifestation durant les échanges.

Le registre est ouvert dès maintenant pour les inscriptions. Petite différence avec nos séances précédentes, nous allons d'abord ouvrir six plages pour cette première partie de la séance, incluant en salle et à distance, et ces six plages seront réservées à des personnes qui n'ont pas encore eu la chance de poser des questions devant la commission. Les séances précédentes se sont remplies rapidement, on a dû revirer de bord certaines personnes, donc nous voulons les prioriser en ce début de séance. Donc, six plages réservées aux personnes qui n'ont pas encore posé de questions et nous allons faire une mise à jour au retour de la pause pour vous indiquer si de nouvelles plages sont disponibles et qui est en mesure de s'inscrire.

Je souhaite maintenant faire l'appel quant aux documents ou questions prises en délibéré depuis la séance précédente qui, ça fait très peu de temps, donc je comprends qu'on n'a peut-être pas eu le temps d'aller chercher tout ça, mais je vais néanmoins faire le tour pour voir si on a des mises à jour. Du côté de l'initiateur, est-ce qu'on avait question de... nouvelles précisions apportées ou nouveaux documents déposés?

Olivier Rochette

Merci, madame la présidente. Olivier Rochette. Non, pas de précisions, pas de nouveaux documents.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Donc pour ceux et celles dans le public qui se poseraient la question, les engagements, les questions prises en délibéré ou les documents qui ne sont pas encore prêts seront reçus sous peu par la commission, par nos équipes d'analystes et ils seront rendus disponibles en ligne, bien sûr. Du côté du MTMD?

Sophie Beauchemin

J'ai un complément d'information que je vais vous transmettre assurément demain.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait.

Sophie Beauchemin

Donc, impossible de rejoindre des personnes qui avaient l'information ce soir.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Du côté du ministère responsable de l'Environnement?

Simone Gariépy

Je vais avoir un complément d'information à vous transmettre au courant de la séance. J'ai pas tout à fait l'information encore.

Prunelle Thibault-Bédard

Pas de problème. Vous nous ferez signe. Est-ce qu'il y a d'autres éléments de la part de nos personnes-ressources que vous aimeriez porter à notre attention à ce stade-ci? Ça va? Parfait, merci beaucoup. Je profite du moment pour vous rappeler que nous aimerions savoir comment se déroule votre expérience avec le BAPE jusqu'ici. Par conséquent, on vous invite à remplir le questionnaire. Vous allez en trouver une version papier à la table d'accueil. Il y a également des versions disponibles ligne. Ah! On n'a pas de code QR. Mais vous avez, je pense, vous avez le code QR aussi à la table d'accueil, donc... Ah! Voilà! Donc la... une version disponible en ligne également. Votre anonymat est préservé lorsque vous nous transmettez ce questionnaire. Je vois les inscriptions dans le registre. Super.

Période de questions

Mario Fortin, pour Développement économique Pierre-De Saurel

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons commencer avec monsieur Mario Fortin, s'il vous plaît.

Mario Fortin

Bonsoir. Mario Fortin, directeur de Développement économique Pierre-De Saurel. La question est simple, j'aimerais connaître les retombées économiques globales du projet, mais plus spécifiquement pour la MRC Pierre-De Saurel et la région Sorel-Tracy.

Prunelle Thibault-Bédard

Bien reçu. À l'initiateur, s'il vous plaît.

Olivier Rochette

Merci, madame la présidente. Olivier Rochette. Donc, Julie Tremblay, si vous pouviez partager la diapo numéro 100, et je demanderais à Geneviève Charette en ligne de chez Deloitte qui a piloté l'étude de contribution économique d'expliquer les chiffres qui vont être à l'écran.

Geneviève Charette

Geneviève Charette de chez Deloitte. Donc dans la présentation, on a présenté les résultats des impacts économiques directs et indirects, donc soit les effets que vont avoir les dépenses de QSL et de ses fournisseurs et de leurs fournisseurs sur l'économie du Québec et de la région. Ici, on vous présente un deuxième... résultat qui ici comprend les effets induits. Donc, en plus des impacts, des emplois qui vont être soutenus grâce aux dépenses de QSL et de ses fournisseurs, on a aussi les effets des impacts, des dépenses des ménages qui vont avoir reçu leur salaire via le projet. Donc, si on prend en compte les effets directs, indirects et induits, le nombre d'emplois soutenus pendant la construction est de 222 et pendant l'exploitation, on parle d'environ 53 emplois soutenus chaque année au Québec dont la grande majorité vont être dans la région de Sorel-Tracy.

Et donc, ces emplois-là vont générer des revenus de travail annuel de 5 millions à chaque année pendant l'exploitation et, au total, pendant la période de construction, on a des versements en salaire et traitement d'environ 18,1 millions de dollars, estimés grâce au modèle de l'Institut de la statistique du Québec. Et donc, ces revenus d'emploi et ces emplois soutenus sont d'autant plus importants dans le contexte actuel... de la guerre commerciale, où est-ce que la génération et le soutien des emplois est très important, surtout dans une région comme Sorel-Tracy qui dépend beaucoup du secteur manufacturier qui est pas mal impactée par les tarifs douaniers en ce moment.

Donc, le projet va soutenir les secteurs industriels, métallurgiques, manufacturiers, va aussi générer des emplois dans le secteur de la construction, des services, de la fabrication. Pendant l'exploitation, on parle d'emplois dans les secteurs des services, les activités de transport, de sécurité, d'entretien des équipements et de déneigement. Et évidemment, ces emplois-là et ces dépenses-là qui vont être faites dans la région vont soutenir une demande additionnelle auprès des entreprises de la région et vont créer des emplois récurrents qui vont contribuer à diversifier l'économie de la région.

Aussi, pour être prudent, on a utilisé le modèle de l'Institut de la statistique tel qu'il est. Mais dans le contexte actuel, si on se tourne vers les fournisseurs québécois, on privilégie nos fournisseurs québécois pour le projet, on peut s'attendre à ce que les retombées économiques soient d'autant plus grandes que ce que nous présentons ici parce qu'on pourrait favoriser une substitution des importations qui proviennent présentement des États-Unis. Donc, voilà. Est-ce que j'ai bien répondu à la question?

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. J'ai quelques petites questions de suivi. Étant donné la question de monsieur Fortin qui ciblait particulièrement la MRC de Pierre-De Saurel, dans les données que vous nous avez présentées, est-ce que vous êtes capable de nous dire comment ces bénéfices-là sont répartis

tant localement que régional... est-ce que la plupart des bénéfices que vous nous avez présentés se trouvent à l'intérieur de la MRC ou la portée est un peu plus large?

Geneviève Charette

Pour les dépenses de construction, il va y avoir un petit peu plus de dispersion des retombées économiques au niveau du Québec, peut-être un peu à l'extérieur de la MRC, alors que pour les dépenses d'exploitation, là, on s'attend vraiment à ce que ce soit des emplois et des retombées locales, au niveau de la MRC de Pierre-De Saurel.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Puis dans votre tableau, c'étaient les emplois directs, mais les emplois induits également. Si on parle strictement de création de nouveaux emplois, j'ai la donnée de 22 nouveaux emplois, c'est bien le cas? En exploitation.

Geneviève Charette

Dans le contexte des retombées économiques, on peut pas dire que c'est des nouveaux emplois, mais c'est des emplois soutenus par l'exploitation. Donc oui, ce sera des emplois qui vont être soutenus par les dépenses de QSL. Oui.

Prunelle Thibault-Bédard

Pourriez-vous juste réafficher le tableau s'il vous plaît, je veux juste avoir le repère visuel. Super. Merci beaucoup. OK. Donc, pendant l'exploitation, vous indiquez 53 emplois soutenus, j'ai bien compris votre explication à ce sujet-là, mais est-ce qu'il y a de nouveaux emplois à l'exploitation? Donc, en plus des employés, il doit y avoir quelques employés étant donné que l'entrepôt est là, mais bref, sur les 53, est-ce qu'il y a bien 22 emplois directs?

Geneviève Charette

Oui, exactement.

Prunelle Thibault-Bédard

Super. Merci. Et qu'est-ce qui en est de la construction en termes d'emplois directs?

Geneviève Charette

Pour la construction, on a des effets directs de 119 emplois.

Prunelle Thibault-Bédard

119. OK. Merci beaucoup. Et puis, vous avez parlé de fournisseurs, fournisseurs locaux. A ce sujet, les fameuses barges qui, là, ce sera une ou deux, tout dépendant de la variante retenue. Cette réponse... cette question, pardon, se dirige à, bien sûr, à l'ensemble de l'équipe de l'initiateur. Est-ce que ce sont des fournisseurs québécois qui fabriqueront les barges?

Olivier Rochette

En fait, il y a des fournisseurs québécois. Il y a aussi des fournisseurs étrangers. À l'heure actuelle, évidemment, on n'est pas capable de prévoir si ça va être une fourniture québécoise canadienne également. Il y a quand même des chantiers navals aptes à, ou des opérateurs qui peuvent aussi vendre des barges dans les Grands Lacs. Donc, c'est un approvisionnement canadien ou international, mais le choix est pas fait parce que, évidemment, on n'est pas encore à l'étape de demande de prix.

Prunelle Thibault-Bédard

Puis ces barges-là, c'était présenté comme quelque chose d'innovant au Québec, l'utilisation. Pouvez-vous rapidement, en quelques mots, nous expliquer en quoi c'est une approche, un équipement innovant?

Olivier Rochette

Bien en fait, c'est pas la barge qui est innovante en tant que telle, c'est de l'utiliser pour une opération portuaire. C'est un type... ce sont des activités qui se font, quand même, qui sont bien répandues à certains endroits ailleurs, notamment suivant Katrina en Nouvelle-Orléans, où est-ce qu'il y avait des problématiques d'accessibilité à quai, il y avait des inondations, donc c'est une opération de navires à barges. C'est ce qu'on a reproduit. Il y a d'autres installations similaires dans le Mississippi puis il y a des installations comme ça aussi dans le Nord canadien. Donc, pourquoi c'est innovant? Parce que c'est moins répandu, il y a une empreinte quand même, on l'a vu, qui est beaucoup moins importante qu'en remblais, et ça a l'avantage de pouvoir s'adapter aussi au niveau de l'eau.

Prunelle Thibault-Bédard

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

Fabienne Chabot, citoyenne

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons passer à madame Fabienne Chabot, s'il vous plaît.

Fabienne Chabot

Bonjour! J'étais pas là cet après-midi. Peut-être que je vais revenir sur des choses qui ont été discutées, mais hier soir, il était un peu question des manipulations de la marchandise, dont l'engrais, les sels de voirie et peut-être les risques ou pas qu'une partie des matériaux qui soit déversée dans l'eau, sur les sols. Fait que ma première question autour de ça, ce serait de savoir, est-ce qu'il y a des risques spécifiques? Là, je comprends que, le sel de voirie puis l'engrais est identifié vraiment comme des matières qui vont être manipulées. Il y en aura peut-être d'autres, mais sur celles-là en particulier, est-ce qu'il y a des risques spécifiques s'il y a des déversements dans l'eau? Un impact sur la flore, la faune ou la salinité?

Prunelle Thibault-Bédard

Je vais débiter avec l'initiateur. Donc, on a parlé hier des mesures d'atténuation qui étaient mises en place pour prévenir ce type de déversement, mais advenant un incident qui comporterait un déversement dans l'eau, des engrais et sels, quels seraient les impacts environnementaux?

Olivier Rochette

Bonsoir, madame la présidente. Olivier Rochette, QSL. On vérifie là si l'étude d'impact traite de la portée, bien sûr. L'impact dans le milieu aquatique va dépendre de la quantité... déversée dans le milieu aquatique. Le chlorure, essentiellement, c'est une dilution avec le débit du fleuve, donc je sais pas si on a traité des impacts là. Julie?

Julie Tremblay

Si je peux intervenir, Julie Tremblay, AtkinsRéalis. Donc, dans l'étude d'impact, en fait, l'impact a été évalué, mais en considérant donc que QSL possède des procédures pour contenir un éventuel déversement. Donc, ils ont des opérations, des mesures d'atténuation qui préviennent les déversements, puis s'il y en a, ce serait en petites quantités. C'est aussi basé sur les opérations qu'ils font à travers les autres terminaux. Donc, ça a été évalué, mais pas spécifiquement en quantifiant une certaine quantité de matériaux et un impact quantifié à partir de cette quantité de matériaux.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Je vais me tourner vers le ministère de l'Environnement pour compléter la réponse. Comment serait encadré un déversement accidentel d'engrais ou de sels de déglacage dans le milieu aquatique?

Gérard Denis

Oui. Gérard Denis, ministère de l'Environnement. L'équipe d'intervention en fait d'Urgence-Environnement pourrait être amenée à intervenir dans ce genre de situation là. Eux autres sont en mesure d'intervenir 24 heures par jour, 7 jours sur 7, puis ils viennent intervenir pour soutenir les municipalités, notamment pour récupérer des contaminants. Donc, c'est un service qui est offert puis en lien avec ça, il existe aussi un registre des interventions d'Urgence-Environnement, donc la population peut avoir accès à cette information-là sur Internet depuis... toutes les interventions depuis 2008.

Prunelle Thibault-Bédard

Bien entendu, on comprend que tout ça est tributaire des quantités déversées, mais de façon bien générale, pour répondre à la question qui avait été posée, quel genre d'impact l'engrais ou le sel de déglacage pourrait occasionner sur le milieu aquatique? Quelle est la situation qu'on cherche à éviter?

Gérard Denis

Oui. Bien c'est sûr que l'apport en sel dans un milieu où c'est des poissons, des animaux qui sont pas adaptés à la vie en eau salée, bien c'est sûr que ça a des répercussions importantes.

Un peu comme on peut voir l'eau, lorsqu'il y a la fonte des glaces, la fonte des neiges, il y a des arrivées plus importantes d'eau salée dans les milieux d'eau douce puis c'est néfaste pour les espèces, donc tout dépendant, comme vous dites, de la quantité, il peut avoir un impact plus ou moins important. L'apport de matières nutritives comme les engrais, ça peut avoir un impact sur la production végétale, sur les cyanobactéries. Donc, ça dépend beaucoup du type de substance puis de la quantité, mais je vais aussi laisser la parole à ma collègue qui a un complément à ce niveau-là.

Simone Gariépy

Simone Gariépy, ministère de l'Environnement. Pour apporter un complément, en fait, sur la page Web du ministère, on a des critères de qualité de l'eau de surface pour lesquels le ministère a établi des seuils pour chacun des contaminants en lien avec la qualité, les impacts en fait sur la vie aquatique. Donc, pour chacun des contaminants, il y a un seuil au-delà duquel on considère qu'il y a un impact sur la vie aquatique. Donc, chacun des contaminants qui sont identifiés dans cette banque de données là, là, je les connais pas par cœur, mais ils sont disponibles en ligne. Donc, on peut identifier par type de contaminant quels sont les seuils.

Advenant un déversement, il y a un effet de dilution effectivement dans le fleuve qui peut diminuer le risque si le déversement est ponctuel. Mais s'il arrivait un déversement important, on est capable d'identifier si les seuils sont dépassés, puis on connaît les impacts sur la vie aquatique des contaminants. Là, par le terme « engrais », je ne connais pas exactement ce que, les contaminants que ça comporte. Pour les chlorures, c'est bien identifié dans la liste des contaminants.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Je prendrais votre deuxième question.

Fabienne Chabot

Oui. Pour réduire en amont, dans le fond, tous ces risques-là, il a été question... je suis pas certaine d'avoir compris exactement le système proposé par l'initiateur, mais il a été question d'un autre système pour aller récupérer le vrac avec une vis sans fin, un grand tuyau. Bon, dans les explications qui me paraissaient quand même plus rassurant comme modèle, je me demandais est-ce que c'est quelque chose qui serait compatible avec le projet de l'initiateur.

Prunelle Thibault-Bédard

À l'initiateur, s'il vous plaît.

Olivier Rochette

Merci, madame la présidente. Olivier Rochette. Julie, peut-être tu peux réafficher la bêche déflecteur à l'écran. En fait, hier, lorsqu'on a discuté des pertes potentielles, puis en passant, je répète, je vais revenir là-dessus, mais QSL a une obligation de déclaration en vertu de l'article 20 auprès de la LQE. Donc, QSL le fait, que ce soit une tasse ou une tonne, et ce qu'on a discuté hier comme moyen de réduction, il y a les procédures standard opérationnelles qui sont établies en vue de minimiser à la source le risque et on a parlé de la bêche entre le navire et le quai qui permet évidemment les pertes entre le quai et le navire et l'embarcation.

Lorsqu'on a discuté, les vis sans fin, c'était davantage, ça a été avancé par le représentant de Transports Canada, c'était davantage au niveau du contrôle des poussières, plus que le contrôle des déversements. Mais on a parlé aussi de l'utilisation de trémie, qui était un entonnoir et qui permet finalement à la "clam", je m'excuse, le mot, je sais pas le mot en français là qu'on voit sur la photo, la pince là, la pince de la grue, de pouvoir justement descendre au niveau de la trémie puis de concentrer la chute sur une faible hauteur à l'intérieur de l'entonnoir.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. Pour le bénéfice de madame Chabot qui n'était pas là hier, juste nous réitérer en lien avec cette vis sans fin si c'est quelque chose qui était considéré dans votre projet ou applicable à votre projet.

Olivier Rochette

Personnellement, je connais pas le processus de vis sans fin, je sais que mon collègue connaissait hier. Nous, ce qu'on a avancé à travers l'étude d'impact, c'était un convoyeur et un convoyeur couvert. Peut-être tu peux montrer encore une photo d'installation où on voit le trémie convoyeur couvert dans une opération. C'est d'ailleurs ces mêmes équipements qui ont été mesurés par l'équipe acoustique pour s'assurer du niveau sonore émis à partir des équipements réels. Donc, on voit là, on voit une série, on voit la *clam*, donc la pince qui décharge dans la trémie. La trémie qui alimente directement le convoyeur, le convoyeur qui est couvert et qui a un point de transfert avec une chute cylindrique. Donc, on essaie de créer finalement un système fermé, puis on voit plus haut une image de dépoussiéreur. Il y a toutes sortes de modèles, mais dépoussiéreurs qui sont prévus au point de transfert entre les différents convoyeurs mobiles.

Prunelle Thibault-Bédard

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

Nicolas Bannester, pour la Société pour la nature et les parcs du Québec

Prunelle Thibault-Bédard

La prochaine intervention va être vidéo. Monsieur Nicolas Bannester, de la Société pour la nature et les parcs du Québec.

Nicolas Bannester

Oui. Bonsoir, madame la présidente. Est-ce que vous m'entendez bien?

Prunelle Thibault-Bédard

Très bien, oui.

Nicolas Bannester

Parfait. Donc bonsoir, tout le monde, ma première question porte sur le projet de compensation pour l'habitat du chevalier cuirré. Il faudrait peut-être que je dise, je représente la Société pour la nature et les parcs du Québec. Dans une séance précédente, il a été question de la

destruction d'habitat du chevalier cuirré et le projet de compensation associé au projet. L'initiateur s'est engagé à compenser les superficies d'habitat du poisson perdues en raison du projet. Si on a bien compris, on vise zéro perte nette tant au niveau de la qualité et de la quantité d'habitats. Est-ce que l'initiateur peut partager les détails sur le projet de compensation, donc les caractéristiques de l'habitat recréé, les méthodes utilisées, l'emplacement visé, qui permettent essentiellement de déterminer qu'effectivement le principe de zéro perte nette sera atteint?

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. Pour l'initiateur.

Olivier Rochette

Merci, madame la présidente. Olivier Rochette chez l'initiateur. D'entrée de jeu je voudrais mettre en contexte ce qui a été expliqué par le ministère de l'Environnement plus tôt aujourd'hui, parce que dans la solution QSL, à l'origine, on parlait de réduction à la source. Ça en est fortement inspiré de la méthode éviter - minimiser - compacter, compenser pardon. C'est l'ingénieur civil en moi. Donc, dès le départ, QSL, on parlait tantôt de solution innovante avec une empreinte plus faible, a avancé cette solution-là et a décidé d'aller plus loin au large avec sa solution.

Donc, éviter le dragage pendant la construction et pendant l'entretien. Donc, aller chercher la profondeur d'eau naturelle. Et ça, ça a un impact majeur sur l'empreinte du projet aux fonds marins. Évidemment, le projet est situé à proximité d'un opérateur existant qui a un dragage d'entretien récurrent. Donc, tout ça fait en sorte que les superficies impactées par les herbiers, je vais demander à Julie Tremblay de vous les présenter, mais déjà par la solution, ils sont minimisés.

Et puis, on va aller plus loin sur le projet de compensation, mais la même optique a été également mise de l'avant parce que le choix de la solution c'est un retrait de remblais anthropique, donc c'est-à-dire un remblai créé par l'homme qui a empiété un habitat comme le ministère de l'Environnement l'a expliqué aujourd'hui, qui était déjà fréquenté, qui a été caractérisé, fréquenté par l'espèce et donc l'objectif c'est d'enlever l'artifice humain pour laisser la nature reprendre sa place. Maintenant, Julie, je te laisserais présenter les détails.

Julie Tremblay

Oui. Julie Tremblay, AtkinsRéalis. Donc, ce qu'on projette ici à l'écran, ce sont les bilans des superficies d'empiètement du projet sur le littoral. On voit dans le tableau du haut ce qui est donc lié aux composantes du projet. Donc on voit un total dans l'habitat du poisson pour la variante 1 de 285 m² d'empiètement, pour la variante 2 de 612 m². Puis au tableau du bas, on voit spécifiquement la superficie d'herbiers qui est touchée directement ou indirectement par le projet. Donc, l'ombrage du quai a été considéré comme des pertes potentielles étant donné la perte de luminosité.

Donc, ce qu'on voit dans le tableau, donc c'est pour la variante 1, un potentiel de 200 m² d'affectés d'herbiers, d'alimentation de chevaliers cuirrés, donc on est dans l'habitat essentiel d'alimentation d'adultes et les herbiers ont les caractéristiques, ils ont été caractérisés puis ils

ont les caractéristiques d'une telle fonction. Et pour la variante 2, donc c'est 63 m² d'empiètement. Ce qu'on voit sur les images jointes à droite, c'est que ce sont donc les périphéries d'herbiers consolidés un peu plus à l'amont du quai, donc il y a un grand herbier qui est présent. Donc les empiètements qui sont liés aux infrastructures sont en périphérie de cet herbier-là notamment, et d'un herbier qui est situé entre les opérations projetées de QSL et les opérations Kildair.

Pour répondre à la seconde partie de la question de monsieur Bannester, le projet de compensation, donc ça fait quand même un certain temps que QSL travaille sur ce projet-là. Donc la localisation, elle est dans l'aire, dans l'habitat essentiel d'alimentation du chevalier cuivré, donc dans le tronçon Montréal-Sorel, grosso modo. La superficie du projet, donc, ça permet deux choses, donc de créer des nouveaux herbiers submergés d'alimentation du chevalier cuivré, donc des herbiers de vallisnerie, potamot, avec des conditions de vitesse, des conditions de substrats. Donc, on parle de 500 m², de nouveaux mètres carrés par du retrait de remblais, donc qui est pas propice à l'alimentation du chevalier cuivré.

Et à ce projet-là, s'ajoute un 250 m de restauration d'habitat. Donc, c'est du contrôle d'espèces envahissantes qui va se faire pour améliorer la qualité de l'habitat du poisson qui est disponible, donc ça rendrait de la restauration d'habitats, notamment pour le frai du brochet puis de la perchaude. Donc, comme je le disais un petit peu plus tôt, la nature du projet, c'est du retrait de remblais pour la création de nouveaux, de nouvel habitat, de contrôle de colonies de roseaux communs pour la restauration d'habitats, et ça donne des bénéfices, donc, autant pour les pertes d'habitats d'alimentation que pour les pertes d'habitats du poisson en général. Et puis, quand on parlait de zéro perte nette, donc on a 500 m² d'herbiers submergés par rapport à un maximum de 200 m² perdus. Et, au total, c'est 750 m² pour l'habitat du poisson par rapport à un maximum de 612 m² perdus.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. J'avais une question un peu plus tôt pour le ministère de l'Environnement concernant l'état de leur connaissance sur l'efficacité des mesures de compensation qui comportent la plantation, la création d'herbiers d'alimentation. J'aimerais également avoir votre point de vue là-dessus. Pour la conception de votre projet de compensation, est-ce que vous avez fait une revue de la littérature scientifique? Sur quoi vous êtes-vous basés pour tenter de mettre sur pied le programme qui aurait les meilleures chances d'efficacité, de succès?

Julie Tremblay

Toujours Julie Tremblay, AtkinsRéalis. Donc, on a évidemment toute une équipe d'experts, ingénieurs côtiers, biologistes, biologistes du poisson qui se sont penchés sur la question. Bon, on avait aussi de l'expérience parallèle dans d'autres projets de création d'herbiers, de projets de compensation. Donc tout à l'heure le ministère... ou hier, je me rappelle plus, a fait référence donc à quand même des expériences de projets de compensation, pas nécessairement de la même nature, mais qui ont déjà été vus, donc de la création d'herbiers, c'est quelque chose qui a quand même déjà été vu, qui a déjà été suivi dans le temps aussi, donc qui a démontré de l'efficacité. Mais quand même, l'équipe d'experts s'est penchée sur des modélisations de vitesse projetée par rapport aux aménagements, le choix des espèces, la profondeur par rapport à la luminosité. Donc il y a plein de questions qui ont été abordées pour assurer le plus de succès

possible au projet. Et puis évidemment, il y aura un programme de suivi de l'efficacité de ce projet-là, donc s'il y avait des correctifs à apporter, ils le seront pour rencontrer les objectifs.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Vous avez dit que vous avez, vous-même, votre équipe, de l'expérience dans des projets de compensation passés. Qu'est-ce que vous vous avez observé comme taux de survie, taux de réussite dans ces différents projets?

Julie Tremblay

En fait, il y a plusieurs types de projets, donc ça dépend, il y a des fois, des fois c'est fonctions d'alimentation, d'alevinage, de fraie, donc je peux pas parler pour....

Prunelle Thibault-Bédard

Allons-y, s'il vous plaît, avec le comparatif le plus direct des herbiers d'alimentation.

Julie Tremblay

D'alimentation de chevalier cuivré, c'est encore très peu documenté. Ces herbiers-là ont été peu compensés jusqu'à présent. Dans les herbiers en général, les reprises sont... quand les conditions sont bien respectées de profondeur, de luminosité, la reprise se fait presque essentiellement à l'année un.

Olivier Rochette

Si je peux me permettre d'ajouter, Julie, je sais qu'on est dans un cadre d'analyse par la province de Québec, mais il y a également eu le processus avec le gouvernement du Canada. Et dans le choix du projet de compensation auprès des gens de Pêches et Océans, les données qu'eux avaient étaient que le retrait de remblais anthropiques était pour eux une façon qui était... avec un taux de succès plus élevé. Donc, ça a orienté dès le départ, nous, notre recherche de sites en conséquence de cette expérience-là qui nous a été partagée, parce que nous, on n'a pas la vision globale que les instances peuvent avoir. Est-ce que tu avais terminé? Puis en terminant, pendant qu'on est aussi dans le processus fédéral, je voudrais juste rappeler aussi que l'Agence, dans son rapport, elle a conclu que le projet ne compromettrait pas la survie et le rétablissement de l'espèce.

Prunelle Thibault-Bédard

Madame Tremblay, vous, en toute fin d'intervention, vous disiez que pour ce qui est de l'herbier, pas nécessairement spécifiquement d'alimentation, mais l'herbier, il y a une reprise quand même qui est assez rapide. J'avais une question dans ce sens-là. Donc, juste pour valider, quel délai selon votre meilleure estimation peut s'écouler entre le début de l'aménagement de compensation et la capacité de l'habitat de compensation, de jouer son rôle compensatoire, prenant pour acquis que les choses fonctionnent comme prévu?

Julie Tremblay

Oui. Julie Tremblay, AtkinsRéalis. La réponse ne pourra pas être aussi claire que ça parce que ça dépend du moment de l'année où les travaux ont été effectués, ça dépend de la localisation du

site, ça dépend de plusieurs facteurs qui sont très variables selon la géographie, et c'est pour ça que les programmes de suivi et les travaux correctifs se font sur plusieurs années après l'implémentation du projet. Donc, un projet bien réalisé, bien conçu, généralement la première année après la première, je dirais, saison complète, après on voit déjà des gains dans les fonctions, sinon complètement la fonction rétablie.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Merci. Et puis, en fonction de la séquence que vous envisagez pour débiter les travaux de construction du projet, etc., pouvez-vous me donner une estimation de la période durant laquelle, ce qui m'intéresse, c'est la période entre le moment où les effets de destruction ou de perturbation sur l'habitat du poisson ont lieu, étant donné que les travaux de construction dans le milieu aquatique ont lieu et le moment où on a notre habitat de compensation relativement à maturité, cette période entre les deux, on pourrait la chiffrer à quelques années?

Julie Tremblay

À cette étape-ci, je peux pas fournir cette réponse-là parce qu'il y a encore plein de choses, c'est les autorisations pour le projet, le processus dans lequel on est en train de travailler, donc je peux pas exactement le séquencer comment auront, comment auront lieu les...

Prunelle Thibault-Bédard

Mais prenant pour acquis que les autorisations sont reçues, on ne parle pas des délais d'autorisation, on commence avec la première pelletée de terre. Donc entre le moment où on intervient dans l'habitat du poisson et le moment où la compensation est relativement prête, on voit quoi à peu près comme délai?

Julie Tremblay

Je vais laisser l'initiateur.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci.

Olivier Rochette

Bien en fait... pour le site de compensation, les travaux, j'imagine, auraient lieu en période de bas niveau, de bas niveau en eau pour minimiser les impacts, donc on peut penser à des travaux au mois d'août en même temps que la période qui est proposée pour la construction du quai. Donc, pour la construction du quai, vous avez vu, il y a une période de deux ans pendant laquelle est la période de construction. Donc, si les travaux se font en parallèle de façon concomitante, on peut penser que ce sont des échéanciers similaires.

Prunelle Thibault-Bédard

Donc, ce serait possible de travailler à la fois sur la compensation et l'aménagement du site et non pas de faire ça dans une séquence bout à bout, c'est envisageable?

Olivier Rochette

À moins que le processus autorisationnel nous empêche, je me réfèrerais davantage au ministère de l'Environnement dans ce cas-ci.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Au ministère de l'Environnement, bien sûr, les travaux de compensation, ce sont des travaux qui sont réalisés en milieu hydrique. Donc, il y a un processus d'encadrement aussi dans la séquence. Est-ce que vous voyez un obstacle à ce que les deux travaux se déroulent en parallèle?

Gérard Denis

Gérard Denis, ministère de l'Environnement. Non, en fait, à la fois le décret ou l'autorisation ministérielle qui suivrait pourrait englober l'ensemble de ces composantes-là du projet.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Je vais m'arrêter ici pour l'instant. Je reviens vers vous, monsieur Bannester, avec votre deuxième question.

Nicolas Bannester

Oui. Merci beaucoup. Simplement rajouter, j'aimerais, je serais très intéressé si c'est possible de partager les chiffres associés aux succès de compensations d'habitat que l'initiateur a mentionnés, ce serait super intéressant. Ma deuxième question porte justement sur l'avis d'experts du ministère de l'Environnement. On a parlé de la séquence d'éviter - minimiser - compenser. Compenser, c'est vraiment la dernière... le dernier recours. Dans un des documents, on mentionne qu'un des critères à respecter serait d'aménager des herbiers avant de causer les pertes pour assurer une continuité dans la disponibilité d'habitats et garantir le succès de l'aménagement pour cette espèce précaire, en parlant du chevalier cuivré. Donc ma question c'est, est-ce que, d'une part, le ministère de l'Environnement pourrait expliquer les fondements scientifiques derrière cette recommandation? Et est-ce que l'initiateur peut expliquer comment cette recommandation d'aménager les habitats serait suivie, et si elle sera suivie en fait.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. C'est bien compris. Donc tout d'abord, pour le ministère de l'Environnement, qu'est-ce qui explique qu'on recommande de réaliser les travaux de compensation au préalable? Et on verra ensuite comment, si dans les faits, cette séquence-là peut être respectée.

Gérard Denis

Gérard Denis, ministère de l'Environnement. Pour traiter de l'aspect faunique, je vais laisser ma collègue Virginie.

Virginie Lemieux-Labonté

Oui, bonjour. Donc, Virginie Lemieux-Labonté de la direction de la Gestion de la faune. Alors par rapport à la recommandation qu'on a faite, c'est parce qu'on veut assurer que l'habitat soit disponible le plus tôt possible, qu'il y ait pas une échéance de plusieurs années avant que le projet de compensation se réalise. Donc, à cet effet-là, c'est pour ça qu'on demandait... le but de cette recommandation-là c'était de demander aussi plus d'informations que l'initiateur débute déjà ses démarches. Pas parce qu'on est déjà en train d'évaluer l'acceptabilité de ce projet de compensation là, mais c'est juste pour qu'on puisse quand même, à l'acceptabilité déjà avoir la séquence, qu'on puisse analyser la séquence au complet donc est-ce qu'on a évité suffisamment, est-ce qu'on on a minimisé suffisamment, et bon, en dernier recours, on peut arriver avec la compensation. Donc nous, notre objectif avec cette recommandation-là, c'est vraiment que les démarches s'entament pour qu'on puisse le plus rapidement possible réaliser le projet de compensation, si c'est jugé acceptable, bien entendu.

Prunelle Thibault-Bédard

On a parlé tout à l'heure de la possibilité que les deux travaux soient réalisés, les deux aménagements soient faits de façon concomitante, votre site et la compensation. Est-ce qu'une séquence où est-ce que la compensation est réalisée est priorisée? Est-ce que c'est envisageable? Est-ce que ça peut s'insérer dans votre planification?

Olivier Rochette

À l'heure actuelle, je vais vous dire, je suis... si nous sommes en mesure de le faire sans délai important pour la mise en opération du quai, nous allons le faire. Mais, avec la tenue de l'exercice, hier et aujourd'hui, l'échéancier est moins clair. On a parlé de mode de changement, aussi à la modélisation. Donc, j'ai pas travaillé encore depuis hier, un nouvel échéancier puis voir comment un et l'autre pouvaient s'imbriquer.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Toujours sur la question des compensations, je vais élargir un peu notre discussion. La commission a fait quelques lectures à ce sujet. Est-ce que vous connaissez le concept de réserve d'habitats en vertu de la *Loi sur les pêches*? Selon nos lectures, c'est un outil qui peut être utilisé plus particulièrement par des initiateurs qui ont plusieurs projets, qui peuvent se constituer une réserve dans laquelle ils vont aller puiser. Est-ce que c'est quelque chose qui a été considéré dans le cadre de ce projet ou d'autres de vos projets?

Olivier Rochette

Merci, madame la présidente. Olivier Rochette, QSL. Bien en fait, l'avenue nous a été présentée. QSL est dans une procédure avec ce projet-là qui est non standard par rapport à son historique et son futur. Donc, la nécessité de compenser des habitats, c'est pas quelque chose qu'on entrevoit de façon... qui va arriver dans le futur de façon fréquente. Donc, l'habitat de réserve peut être intéressant pour une organisation qui a de front de multiples projets de la sorte. C'est pas le cas de QSL. Maintenant, Julie, je sais pas si tu avais d'autres choses à ajouter.

Julie Tremblay

Julie Tremblay, AtkinsRéalis. Donc, cette option-là avait été regardée. La réserve d'habitats, c'est un processus qui est quand même long dans le temps. C'est une entente formelle qui nécessite toute une série de démarches avec Pêches et Océans Canada. C'est un processus qui prend tout son sens quand on a plusieurs années devant nous. Donc justement, quand on veut compenser dans les années futures. Quand c'est un projet unique avec un échéancier de, je dirais quelques années, ça devient un processus qui n'est pas à l'avantage de personne parce que finalement on fait la réserve d'habitat puis on la décaisse tout de suite, ce qui revient essentiellement à la même chose que de faire son projet et de l'utiliser pour le projet présent.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Une petite dernière, compensation. Vous proposez de compenser, on l'a dit, je remets le contexte, vous proposez donc de compenser les pertes de l'habitat essentiel du chevalier cuirré par un programme de compensation. Je suis certaine que sous votre radar de vigie juridique, vous êtes au courant qu'une poursuite a lieu présentement en lien avec le projet de Contrecœur devant la Cour fédérale où on remet en question cette approche, donc la possibilité de compenser les pertes de l'habitat essentiel du chevalier cuirré. Je ne vous demande absolument pas un avis juridique sur la question, mais je voulais savoir, premièrement, êtes-vous au courant de l'existence de cette poursuite, puis quelle incidence la décision pourrait avoir?

Donc, on est hypothétique là, mais je présume que dans votre planification de vos affaires, vous identifiez certains risques. Donc, dans la mesure où la Cour fédérale déclarerait que la compensation de l'habitat du chevalier cuirré, c'est pas acceptable, c'est pas admissible, qu'est-ce que ça pourrait avoir comme incidence sur votre projet? Avez-vous envisagé des scénarios pour réagir à l'issue de cette poursuite judiciaire?

Olivier Rochette

Pour nous, nous avons pas réfléchi à cette éventualité. On avance dans le projet avec les règles qui sont connues aujourd'hui.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Merci beaucoup pour vos questions, monsieur Bannester.

Pierre Castonguay, citoyen

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons passer à monsieur Pierre Castonguay, s'il vous plaît.

Pierre Castonguay

Madame la présidente, est-ce que vous m'entendez bien? Est-ce que c'est bon comme ça? Bonsoir, madame la présidente. Merci de prendre nos questions. Je suis résident du secteur Tracy, donc à relative proximité du projet. Un enjeu pour plusieurs résidents, qui sont peut-être

pas les résidences immédiatement à côté du nouveau port, c'est le mouillage de navires. Il y en a déjà beaucoup de mouillages dans le secteur de Tracy. C'est une section qui est étroite dans le fleuve, donc ils peuvent pas aller se placer au large comme les navires que QSL fait attendre présentement à Saint-Joseph, qui attendent devant le port de Sorel, où le fleuve est beaucoup plus large. Nous, on était inquiets d'une augmentation avec des effets additifs avec les mouillages déjà du port de Kildair, du port de Contrecoeur. Il y a déjà des vraquiers qui attendent dans le secteur de Tracy. On sait pas, ils nous communiquent pas leurs intentions, donc on sait pas où ils vont. Est-ce qu'ils vont à Montréal, à Contrecoeur ou sur d'autres ports comme celui de Saint-Joseph ? Je présume qu'ils ne vont pas... qu'ils remontent pas le fleuve pour aller le redescendre après, donc ils vont plutôt vers Montréal, Contrecoeur.

Ensuite, ma question pour ça c'est : c'est quoi les mitigations, c'est peut-être un mot en anglais, mais les stratégies qui ont été envisagées par le promoteur, par la Ville de Sorel et par Transports Canada pour minimiser l'impact en améliorant avec une meilleure gestion des nuisances de voisinage des navires en mouillage. J'entends par là les idées que moi j'ai, rotation des espaces de stationnement, réduction du bruit des navires. Hier, monsieur parlait des normes. Est-ce que Transports Canada a des stratégies pour forcer les opérateurs de navires à appliquer des nouvelles normes comme on voit dans les industries automobiles et aéronautiques ? Puis évidemment, je suis ouvert à d'autres idées, si quelqu'un a des meilleures idées que moi. Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Je vais commencer par demander à l'initiateur de nous informer sur quelles seraient les conséquences du projet sur le mouillage dans le secteur. Est-ce qu'on doit s'attendre à une augmentation et dans quelle mesure ?

Olivier Rochette

Merci, madame la présidente. Olivier Rochette. Donc, tout dépend de la définition de secteur, parce que globalement, le projet vise à réduire le temps d'attente des navires dans les zones de mouillage. Donc, si on parle du secteur étant la région de Sorel qui englobe le secteur Richelieu jusqu'à la ZIP, c'est sûr que ça se traduit par une diminution du nombre d'attentes de navires en mouillage, là, notre projet. Maintenant, si on parle des zones de mouillage qui sont directement en amont et en aval du futur quai projeté...

Prunelle Thibault-Bédard

Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Rochette. Est-ce qu'on pourrait projeter la carte 3.1 ? C'est le PR3.1, c'est ça ? Dans le PR3.1 à la page 77 PDF s'il vous plaît, pour qu'on ait un repère visuel ?

Émilie Batailler

J'ai la diapositive.

Prunelle Thibault-Bédard

Ah ! Encore mieux. Je vais en profiter pour confirmer avec monsieur Castonguay, votre question visait bien le mouillage à proximité du projet dans la portion plus étroite du fleuve ?

Pierre Castonguay

Ce que j'entends, secteur Tracy, disons que c'est tout ce qui est en... disons de QIT jusqu'à Contrecoeur.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Merci.

Olivier Rochette

Oui. Donc si je reprends, bon vous voyez à l'écran, dans l'image de droite, les zones de mouillage cartographiées de part et d'autre du site projeté... du site du projet projeté. Donc, à cet égard-là, bien évidemment, le projet a la volonté d'améliorer la fluidité. On expliquait cet après-midi ou hier que, le 35 navires est un maximum projeté quand même en un scénario optimiste à long terme. Donc QSL est confiant, mais évidemment avec la vision qu'il a seulement des opérations de Saint-Joseph et de la ZIP, que les zones de mouillage vont être très peu sollicitées par la flexibilité opérationnelle d'un nouveau poste à quai.

Prunelle Thibault-Bédard

On va relier cette discussion avec d'autres questions qu'avait la commission en lien avec le avant/après projet sur la quantité de navires, le temps d'attente. Donc, je vous demanderais, s'il vous plaît, de nous présenter le tableau 9-28. Ça sera pas long, on va vous donner la référence précise si vous en avez besoin. C'est toujours dans le PR3.1, la page 548, si vous ne l'avez pas déjà dans votre préparation, présentation. 548 du 3.1 en PDF. Ça s'en vient? OK. C'est exactement celui-là, oui. Êtes-vous capable, pour les gens au fond de la salle, est-ce qu'il se zoom un petit peu? Non. OK. Bon, ça va être ça. Alors, on porte nos lunettes. Je vais moi-même, je vais m'efforcer, je vais regarder la copie sur ma feuille.

Je vais faire un peu de pousse avec votre question-là, monsieur Castonguay, parce que les questions de zones de mouillage, bien sûr, se rapportent aux questions d'attente, puis c'est un élément qui intéresse la commission. Selon le tableau ici, donc on a dans la première, bien, la colonne actuelle, avant-projet, on remarque que pour le temps d'attente total des vraquiers au large, c'est l'avant-dernière ligne, on a 1 400 heures et on passerait à zéro sous le projet, donc là ça reflète l'information que vous venez de nous transmettre quant à l'élimination du temps d'attente.

J'aimerais nous amener un petit peu ailleurs, juste sur les quantités de navires, puis j'aimerais réconcilier avec d'autres informations que vous nous avez données. On remarque, si on est dans la colonne avant-projet, on remarque qu'au terminal de Saint-Joseph, il y a 50 navires. Donc, on a 40 de navires cargos et on a 10 de vraquiers. On se projette après le projet. Les 40 cargos à Saint-Joseph demeurent. Il n'y a plus de vraquiers à Saint-Joseph, mais il y a maintenant 35 vraquiers au nouveau terminal. Première question : mes 40 navires cargos, au début j'avais une capacité de 440 000 tonnes, j'en ai maintenant une de 535 000 tonnes. Est-ce que ce sont de plus gros navires qui vont aller à Saint-Joseph après le projet ou est-ce ce sont les mêmes navires, mais on prévoit que les tonnages augmentent? Qu'est-ce qui explique cette distinction?

Olivier Rochette

Non. Effectivement. C'est sûr que c'est pas la même... c'est pas la grosseur des navires, ce sont les mêmes navires. Maintenant, je sais pas dans quelle mesure il y a une référence à un tonnage différent. Il faudrait que je vérifie. Ce que je constate, c'est que c'est tiré de l'étude des GES qui a été réalisée avant le dépôt de l'avis de projet en 2020. Mais la logique de ce tableau-là, c'est qu'il y a 50 navires. Si on prend 10 navires qui sont des vraquiers et qui sont acheminés vers le nouveau terminal et que le nouveau terminal reçoit à travers le temps 25 nouveaux navires qui sollicitent pas actuellement le quai Saint-Joseph, on atteint les 35 navires qui étaient mentionnés et à ce moment-là, en retirant et en transférant 10 des 50 navires, on voit l'impact que ça a sur le temps des navires cargos au large. Ça, c'est, qu'est-ce qui a été fait, c'est en fonction de la cédule qui a été vécue dans l'année précédente ce...

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Et puis, on n'a pas eu cette discussion-là encore ensemble, mais ça a été mentionné dans l'information sur le projet que, bien qu'on ait notre capacité maximale de 35 navires annuellement, en termes d'augmentation de la fréquentation du... la voie maritime, c'est réellement uniquement huit nouveaux navires qui vont s'ajouter.

Olivier Rochette

Pardon.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. Non. Allez-y.

Olivier Rochette

C'est huit nouveaux navires qui continuent vers les Grands Lacs.

Prunelle Thibault-Bédard

Qui continuent vers les Grands Lacs.

Olivier Rochette

Oui.

Prunelle Thibault-Bédard

D'accord. Donc, ces huit nouveaux navires-là sont inclus dans les 35 qui continuent et on en a d'autres qui, donc avant, en aval du projet, là il y en a plus que huit, là, nouveau, là. Il y en a... 25.

Olivier Rochette

Oui. Oui. Il y a une partie croissance maintenant. Ce qui était en 2020, le plan d'affaires n'est plus valide aujourd'hui. Là, on est rendu six ans plus tard, puis dans trois ou quatre ans, lorsque la construction va être terminée, il va y avoir des opportunités qui étaient possibles à ce

moment-là qui le sont plus. Mais il y a des... quand même des cargaisons comme le sel dont on parle depuis hier.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui.

Olivier Rochette

Le sel n'est pas transporté dans la situation actuelle terminal Saint-Joseph, mais l'est dans l'option de nouveau terminal.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Présentement, il y a pas de sel qui arrive à Saint-Joseph?

Olivier Rochette

Non.

Prunelle Thibault-Bédard

Ce qui explique la quantité supérieure. OK.

Olivier Rochette

Entre autres, mais il y a des commodités comme ça qui, sur des marchés qui pouvaient être bonnes à l'époque et d'autres qui vont être bonnes à l'époque suivante.

Prunelle Thibault-Bédard

Je comprends. Donc vous me dites que c'est plus tout à fait représentatif de ce qui est...

Olivier Rochette

Bien, c'est une bonne idée.

Prunelle Thibault-Bédard

Est-ce qu'on peut mettre à jour ce tableau-là? Est-il exact ou il est inexact?

Olivier Rochette

Ce que j'essaie de dire, c'est le tableau est exact, c'est que dans les 35 navires, si vous me demandez combien sont de l'incrémental, des nouveaux navires de combien sont des navires redirigés, j'ai pas la boule de cristal. C'est un peu comme aujourd'hui lorsqu'on parlait du volume qui pouvait transiger par train. Il y a des opportunités qui vont se matérialiser le jour où l'infrastructure va être tangible. C'est difficile d'attacher des opportunités commerciales sur un projet en développement qui est pas approuvé.

Prunelle Thibault-Bédard

Mais il demeure que dans la justification du projet, le fait d'améliorer la fluidité en accueillant ces matières-là, je comprends que les matières sont en partie redirigées vers d'autres ports, d'autres

terminaux portuaires. Donc le fait de les accueillir chez vous, c'est là où on va aller chercher le gain en rapprochant le transbordement de l'utilisation. Fait que pour mesurer ce gain-là, il faut quand même un peu être capable de dire d'où venaient les choses. Qu'est-ce qu'on... Qu'est-ce qui avant était reçu ailleurs dans des ports plus éloignés et qui maintenant est reçu ici et qui procure la plus-value?

Olivier Rochette

Dans le cadre de l'étude GES, vous voulez dire? Qu'est-ce qui a été considéré comme navires existants redirigés?

Prunelle Thibault-Bédard

Je fais pas de lien avec l'étude GES. Nous, on comprend que ce tableau-là a été mis sur pied pour calculer des évitements, puis il y a moins d'attente pour les GES, mais il reste que ce sont des données d'application générale de mouvements des navires. Donc, ma question n'est pas dans le contexte des GES, mais dans le contexte général de la justification des projets. On a quand même l'argument de justification qui dit qu'on veut rapprocher l'approvisionnement. Fait que pour être capable de valider si le projet permet réellement d'atteindre ces objectifs-là, ne doit-on pas être en mesure de dire parmi nos 25, parmi nos 35 qui arrivent, ils allaient où avant, puis pourquoi est-ce qu'on les récupère vraiment plus près de la source des consommateurs? Est-ce qu'on est capable de départager un peu d'où venait tout ça?

Olivier Rochette

Oui. Comme je vous dis, ça c'est pour le volume qui est existant et qui est relocalisé qui est une partie du 25 navires, il y a aussi une partie qui est de la croissance pure par une nouvelle porte et qui crée des nouveaux volumes, des nouvelles opportunités.

Prunelle Thibault-Bédard

Mais... est-ce qu'on est capable de la pondérer cette partie-là?

Olivier Rochette

On peut l'approximer, mais comme je dis c'est... j'ai pas de boule de cristal, là.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Un instant. En fait là, nos questions cherchent entre autres à comprendre, à s'assurer de bien comprendre l'accroissement de la navigation sur le fleuve. Je crois que ce qui crée de la confusion, pas chez vous, mais chez moi, c'est qu'étant donné qu'on comprend qu'il va y avoir de la relocalisation de cette réception de marchandises là. Puis là on a de la difficulté à voir c'est dans quelle mesure il y a certains navires qui étaient déjà dans le Saint-Laurent, mais qui se dirigeaient vers d'autres ports, et qu'à la suite de la mise en œuvre de votre projet, ils vont maintenant se diriger chez vous parce que c'est plus commode, versus dans quelle mesure la fluidité améliorée de nos terminaux portuaires vont attirer des nouveaux marchés et là, on aurait vraiment un accroissement de l'achalandage disons, de la navigation dans le fleuve. Je comprends pour l'amont du projet, huit de plus, ça me semble relativement clair, mais pour ce

qui est l'aval, dans ce qui reste, qu'est-ce qui est du nouveau, puis qu'est-ce qui est du déplacement.

Olivier Rochette

Donc, en fait, ce qui est du déplacement autre que de Saint-Joseph à la ZIP, on s'entend, ça peut varier d'une année à l'autre. Si on prend l'exemple du sel, la consommation annuelle est pas la même chose d'une année à l'autre. Mais, vous voyez, il y a la possibilité de relocaliser, par exemple, du sel qui est déchargé à Bécancour vers Sorel, donc de le rapprocher. Je sais pas si je réponds à votre question. Donc, il y a certaines commodités comme ça qui sont prévues. Maintenant, d'être capable de les matérialiser puis de les chiffrer aujourd'hui exactement, c'est difficile.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Je vois que votre collègue semble vouloir contribuer, est-ce que...

Olivier Rochette

Ce qu'elle disait c'est qu'il y a une personne qui est capable de faire ça.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Ça va être une surprise. Le terminal portuaire va ouvrir puis on va avoir la surprise d'où vont les bateaux. Pour le sel oui.

Olivier Rochette

Bien, en fait, on sait qu'il y a un certain volume, si vous voulez qu'on fasse un exercice d'essayer au meilleur de notre connaissance de l'approximer, on va regarder qu'est-ce qu'on peut faire. Ça veut pas dire que c'est la réalité, c'est une projection.

Prunelle Thibault-Bédard

La commission va y réfléchir au besoin si on souhaite avoir une estimation, donc c'est pas une demande que je vous formule dès maintenant. On vous reviendra par écrit le cas échéant. Un autre point à ce sujet-là, je reviens aux aires de mouillage. On a fait un petit trajet. Est-ce que c'est possible que face à une fluidité améliorée, l'objectif de zéro temps d'attente, on finisse par le perdre. Vous savez, la nature a horreur du vide, donc s'il y a plus de files d'attente à Saint-Joseph, puis qu'il y a pas de file d'attente non plus dans le secteur du projet, est-ce que c'est possible qu'il y ait tout simplement naturellement un achalandage plus important vers ces terminaux-là, puisqu'ils offrent une plus grande fluidité, et puis que graduellement on ait une file d'attente qui se rebâtit.

Olivier Rochette

Vous voyez dans le tableau qui était affiché tout à l'heure, il demeure quand même du temps d'attente à Saint-Joseph dans ce scénario-là. Maintenant, il y a pas de temps d'attente prévu au terminal de ZIP-Sorel. C'est simple parce que sa capacité, c'est 35. Fait que même s'il y avait plus de navires qui essaient d'attendre, ils auront jamais le temps de décharger leur navire.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Donc la possibilité d'une attente, elle est circonscrite dans le fond par... parce que notre maximum théorique de 35, faudrait d'abord l'atteindre, ce maximum-là, avant qu'on puisse considérer peut-être du temps d'attente.

Olivier Rochette

Il peut peut-être arriver qu'il y ait peut-être des navires en même temps puis qu'il y ait un petit peu de temps d'attente, mais je réfléchis, la capacité théorique est en fonction du temps. La différence entre la capacité théorique de Saint-Joseph et de ZIP-Sorel c'est que Saint-Joseph est ouvert à l'année.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Merci. Monsieur Castonguay, je me suis tellement promenée avec votre question que j'ai oublié, c'était votre première? Vous en avez encore une autre?

Pierre Castonguay

Elle n'est pas vraiment répondue parce que je voulais que vous consultiez Transports et la Ville de Sorel à savoir, puis QSL, à savoir qu'est-ce qu'ils vont faire pour...

Prunelle Thibault-Bédard

Les stratégies.

Pierre Castonguay

Les stratégies pour que ça... en minimiser l'impact.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci de me ramener à l'ordre. En effet je me suis trop promenée. Donc, on a eu une première réponse de l'initiateur considérant... concernant qu'est-ce que... à quoi on pouvait s'attendre côté mouillage. Tournons-nous effectivement vers monsieur Belounis de Transports Canada. Est-ce qu'il existe... l'intervenant a entre autres parlé de rotations possibles, est-ce qu'il existe des méthodes par lesquelles on peut répartir peut-être un peu le volume de navires en mouillage?

Arezki Belounis

Arezki Belounis, sécurité maritime, Transports Canada. Au niveau des mouillages, avant de répondre à cette question, notre division à Transports Canada avait travaillé sur la désignation et sur les fiches techniques de mouillage entre les rasades, ce qui est dans le bas du fleuve, jusqu'à Montréal. Donc on a identifié tous les points de mouillage, leurs caractéristiques, le temps d'attente qui y est permis et ce travail a été fait conjointement avec l'Administration de pilotage des Laurentides, les corporations des pilotes, la Garde côtière et ce document, j'ai un document de travail encore, j'ai pas le document final, si vous permettez, je pourrais le projeter à l'écran pour voir, pour ça. On identifie le type de navires qui peuvent y aller à tel point, non à tel point, les dimensions de ce navire, est-ce que ce point de mouillage est ouvert à l'année, est-ce

qu'il est fermé, est-ce qu'il est vulnérable au vent ou autre? Et on a d'autres considérations que ça, surtout au niveau de la région de Sorel.

On dit que dans le document sur lequel on avait travaillé, on dit tout navire mouillant à ces ancrages doit réduire au minimum la pollution par le bruit en ne laissant fonctionner uniquement le nombre minimal de génératrices nécessaires, en réduisant l'usage d'outils électriques et pneumatiques au minimum, et en ne faisant jamais fonctionner durant les heures d'obscurité, ainsi qu'en réduisant au minimum toutes sources de bruit autres nuisances en provenance du navire. Donc, Transports Canada, on avait déjà travaillé en aval beaucoup avant même ce projet et on n'a pas directement travaillé pour le projet de QSL, mais c'est dans la globalité du fleuve Saint-Laurent, on reconnaît la vulnérabilité du milieu.

Maintenant, concernant l'exploitation de ces points. Transports Canada, nous ne désignons pas un point pour dire que tel navire va y aller à tel endroit, c'est pas notre mandat. Notre mandat, c'est de s'assurer que quand on autorise un navire à monter ou bien à rentrer dans le fleuve, surtout dans le circuit de la zone de pilotage obligatoire entre Les Escoumins jusqu'aux Grands Lacs, on s'assure que ce navire ne présente aucune défectuosité et ne présente aucun risque ni pour le fleuve lui-même, ni pour les habitations, ni pour l'environnement.

Si je reviens au niveau commercial, s'il y a le port, admettons un port il y a de la difficulté, il y a pas de poste d'amarrage, il y a pas de postes qui sont disponibles à quai, cette information est communiquée à l'agent du navire. L'agent du navire va pas ramener le navire dans un point de mouillage en amont qui n'est pas disponible pour créer une congestion. En général, on va le garder beaucoup plus loin en aval avant de le faire entrer. Maintenant, d'autres situations où est-ce qu'on a besoin de points de mouillage d'urgence. La mécanique étant ce qu'elle est, on a beau dire que le navire est exempt et est correct, mais des fois on a des surprises et on est obligé de prendre un point de mouillage quelconque en attendant la réparation. Donc, voilà dans la globalité.

Prunelle Thibault-Bédard

Encore une question similaire à une qu'on vous a posée un petit peu plus tôt, si jamais il y a des plaintes à ce sujet, des préoccupations quant aux pratiques des navires en mouillage, c'est Transports Canada qui est l'entité responsable?

Arezki Belounis

Ça va à Transports Canada et Garde côtière, probablement l'un, ou l'un des deux, ça dépend de quoi. L'autre problème, on parle beaucoup de bruits qui émanent des navires. Quand un navire est en mouillage, on parle de garder la génératrice. Dans certains cas, si on l'entend de l'extérieur, on a tendance probablement à dire que le moteur est en fonction. Et je ne... on peut pas, comment dirais-je, moi personnellement, je peux pas dire est-ce que ce moteur est en route ou pas, mais normalement quand le navire est au mouillage, il doit arrêter son moteur et ne garder qu'une génératrice. L'autre question de monsieur de tout à l'heure où on parle de qu'est-ce que fait Transports ou bien au niveau industriel effectivement au niveau de l'OMI, il y a des travaux qui sont déjà en train de se préparer non seulement pour le bruit émanant vers l'extérieur, mais pour le bruit subaquatique, pour les mammifères marins aussi pour définir de nouvelles normes de construction de navires.

Prunelle Thibault-Bédard

OMI, Organisation Maritime Internationale?

Arezki Belounis

Effectivement.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Merci. Maintenant, on serait prêt pour votre deuxième question?

Pierre Castonguay

S'il vous plait, merci. Donc, pour la deuxième question, je voudrais... je vous demanderais des précisions sur les matières. En fait, hier, ils ont présenté une carte des matières en suspension dans l'air, les matières aéroportées, les particules fines aéroportées, qui étaient, si je ne m'abuse, sur environ un kilomètre de rayon, est-ce qu'on pourrait avoir une carte pour plus large, parce que... les particules vont pas s'arrêter sur le bord des cartes et aussi, c'est quoi les matières qui sont vraiment prévues? On entend parler d'engrais. Engrais, c'est très très large, ça pourrait englober des trucs d'origine animale, de la potasse, on parlait de phosphore, etc. J'ai pas les connaissances particulières dans le domaine, je sais juste que c'est très large. Je présume qu'on n'est pas dans le domaine animal.

Mais, dans le fond ma question, c'est dans les particules fines qui vont être transbordées, elles sont... c'est quoi la gamme des tailles des particules au niveau pour la santé respiratoire? Madame du ministère de la Santé dont j'oublie le nom hier mentionnait que c'est une partie de la question. Et aussi c'est quoi leur suspensibilité, leur capacité à rester longtemps aéroportées ou à être aéroportées facilement et le degré de toxicité connu pour chacune d'elles. On aimerait avoir la liste exhaustive des matières qu'ils prévoient, qui sont prévues. Et les matières qui sont envisagées dans le sens qu'ils ont des opportunités potentielles pour le site qui peuvent se matérialiser dans cinq ans, dix ans, quinze ans, on voudrait avoir une idée de qu'est-ce qu'ils entrevoient pour le futur pour le site parce que nous on va être encore là à ce moment-là, puis je pense que le site va être encore là aussi, en tout cas je leur souhaite bien parce qu'ils mettent un gros effort. Donc c'est ma deuxième question, merci.

Prunelle Thibault-Bédard

Beaucoup de mini-questions à l'intérieur de cette question.

Pierre Castonguay

Ah! J'ai exagéré? Je m'en excuse.

Prunelle Thibault-Bédard

Donc on va les englober. Ce que j'entends, c'est qu'on veut du détail sur les données disponibles quant aux modélisations de dispersion atmosphérique, à savoir grosseur de particules, portabilité et les matières concernées. Et on pourra ajouter en petite question de suivi, est-ce qu'il est envisagé que d'autres matières s'ajouteraient? Puis la commission ajouterait une question de suivi, à savoir quelles études seraient réalisées si d'autres matières

étaient ajoutées dans le futur. Alors, je me tourne à nouveau vers l'initiateur. On va commencer par ce qu'on connaît, si on peut avoir plus de données, plus de détails sur l'émission des particules, s'il vous plaît.

Olivier Rochette

Merci, madame la présidente, Olivier Rochette. Donc, juste m'assurer, si je comprends bien la question, c'est ce qu'on connaît, donc on pourrait présenter la dispersion des particules dans le rayon plus large que ce qui a été présenté hier.

Prunelle Thibault-Bédard

Bien il y avait une question quant à la portée là oui, de l'étude de dispersion.

Olivier Rochette

On pourrait commencer par ça.

Prunelle Thibault-Bédard

Commençons par ça. Qu'est-ce qui explique la portée retenue?

Olivier Rochette

Parfait, Simon Piché, est-ce que vous pourriez intervenir? Julie, tu pourrais peut-être partager la *slide* du domaine de modélisation.

Simon Piché

Oui. Simon Piché d'AtkinsRéalis. Donc, hier, je sais pas si tu peux peut-être Julie, ce serait bien, on peut passer avec cette diapo-là, c'est un peu petit à mon niveau, mais il faut comprendre que les dépassements de particules totales et de poussières $PM_{2,5}$, les dépassements ont été vraiment limités autour du site, sans atteindre les résidences à proximité. Au niveau de la résidence la plus proche, comme je l'ai montré hier, on avait mesuré comme concentration maximale totale de 115 microgrammes par mètre cube, qui est inférieure à la norme de 120 microgrammes par mètre cube. Ici vous voyez le carré...

Olivier Rochette

Simon, je pense que la question était plus loin en dehors des premières résidences à proximité, c'est pour ça qu'on est en domaine de modélisation sur la...

Simon Piché

J'y arrive.

Olivier Rochette

Pardon.

Simon Piché

J'y arrive. Ce que je voulais dire, c'est qu'on voit qu'au centre, puisque le site est situé au centre du carré, le carré c'est un domaine de modélisation de 10 km par 10 km. Donc au nord du site, la périphérie que vous voyez là donc le... correspond à une distance de 5 km à partir du site. Et selon les résultats de modélisation, pour les particules totales, ce qu'on constate c'est que les maximums à cet endroit-là devraient être autour de 1/2 microgramme par mètre cube, comparativement aux grosses valeurs de 115 microgrammes par mètre cube proche de... près de la résidence. Donc, on voit qu'il y a une dispersion, il y a une diminution rapide des concentrations du projet. Donc rendu à environ 5 km de distance, on atteint des valeurs inférieures à 1 microgramme par mètre cube qui se font plus ou moins avec un niveau de fond. Dans notre cas, on avait utilisé une concentration de 90 microgrammes par mètre cube comme niveau de fond dans la modélisation.

Prunelle Thibault-Bédard

Et puis, qu'en est-il de la composition de ces particules-là? Est-ce qu'on peut avoir plus de détails sur leur nature?

Simon Piché

Oui, la composition, ça dépend bien de la source d'émission. Dans le cas qui nous concerne, les sources d'émissions, c'est des sources de déchargement. Donc, les matériaux tombent de la "clam", tombent dans la trémie, par exemple, et rendus sur la pile d'accumulation sur la plateforme, le matériel, dans le cas du sel qui va tomber sur la pile, ça, ça fait des poussières. Pour calculer les émissions à partir de ces sources, on utilise une corrélation de l'US EPA, qui est utilisée par tous les consultants, qui est reconnue par le ministère de l'Environnement. Et puis cette méthode-là fournit des facteurs d'émissions pour les PM_{2,5}, les PM₁₀ et les PM total. Donc, la granulométrie qu'on veut, donc des poussières générées, est pilotée par ces modèles-là. J'ai pas la proportion, je peux... j'ai pas envie de vous induire en erreur, j'ai pas la proportion des PM_{2,5}, des PM₁₀ dans les PM total parce que les PM_{2,5} c'est une sous-catégorie des particules totales. J'ai pas cette information-là, mais je pourrais vous la fournir à votre demande.

Prunelle Thibault-Bédard

Puis votre... l'étude que vous faites se penche sur la dispersion atmosphérique sans égard à la nature chimique de ce qui est dispersé. On regarde simplement la volatilité et où est-ce que les choses peuvent se rendre parce qu'il y avait un volet de la question de monsieur Castonguay qui s'intéressait aussi à la nature des contaminants qui sont dispersés.

Simon Piché

Exact.

Prunelle Thibault-Bédard

Est-ce que vous avez des informations là-dessus? Des précisions?

Simon Piché

On n'a pas fait cette étude-là, on a seulement, lors de déchargements, que ce soit du sel, que ce soit des engrais, que ce soit d'autres matériaux déchargés, c'est la même approche qui est utilisée, donc on n'a pas... Par exemple pour le sel de déglacage, on sait que c'est du NaCl, donc le NaCl n'est pas un contaminant normé, donc on n'aurait pas eu lieu à considérer ça. Les engrais non plus, à ce que je sache, c'est pas une molécule, ça dépend de... c'est pas une molécule qui est normée. S'il y a du déchargement... d'un métaux, par exemple, d'un composé métallique, dont le métal est normé, là, il aurait fallu faire... considérer les émissions de métaux, des poussières générées par le déchargement dans la modélisation.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Puis il y avait finalement la composante de la question concernant, puis je fais un lien avec ce que vous avez dit monsieur Piché, advenant le cas que les activités évolueraient pour recevoir d'autres matières qui pourraient avoir des conséquences différentes sur la qualité de l'atmosphère, quelles mesures seraient prises par l'initiateur à ce moment-là?

Olivier Rochette

C'est le principe que j'ai décrit hier, c'est-à-dire qu'à chaque nouvelle demande, il y a une analyse de la fiche signalétique de la commodité, il y a une analyse qui est faite du point de vue environnemental, santé et sécurité, commercial, opérationnel et légal, donc réglementaire. Je crois comprendre de votre question que s'il y avait un nouveau produit sur lequel le site n'est pas capable de rencontrer les exigences, notamment ça pourrait être en fonction du contrôle de la qualité de l'eau, parce que la concentration est plus élevée sur la matière en suspension dans l'eau, à ce moment-là, ça obligerait QSL à faire une demande d'autorisation pour un nouveau projet en vertu du REAFIE puis de faire autoriser les infrastructures additionnelles ou complémentaires nécessaires.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Puisqu'on est sur la question de la qualité de l'atmosphère, la commission aurait quelques questions quant à l'existence de dépassements. Est-ce que ce serait possible de projeter, du document PR5.2, le tableau 4-25, c'est à la page 251, donc dans le PR5.2, page 251. C'est un document de réponses aux questions du Ministère. Oui, ça va mieux comme ça. Oui, il y a pas de problème. Je peux revenir avec cette question un peu plus tard, comme ça, on va garder la fluidité des questions. Merci beaucoup, monsieur Castonguay, pour vos questions. Une intervention de monsieur Belounis? Oui.

Arezki Belounis

Oui. J'ai oublié tout à l'heure, Arezki Belounis, j'ai oublié tout à l'heure un petit complément de réponse à la question de monsieur Castonguay. Quand les points de mouillage sont à l'intérieur des limites des administrations portuaires, la première personne qui doit prendre la plainte, c'est les administrations portuaires parce qu'elles sont souveraines dans leurs eaux selon la lettre patente délivrée par le gouvernement fédéral.

Prunelle Thibault-Bédard

Donc, ce n'est pas applicable au projet, puisqu'on a précisé un petit peu plus tôt que l'administration portuaire cessait au sud du site du projet, c'est bien ça?

Arezki Belounis

C'est ça.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci.

Arezki Belounis

J'ai pas les limites physiques directement officielles devant moi, mais il faut valider si les points de mouillage sont à l'intérieur des limites des eaux de l'administration portuaire de Montréal, c'est l'administration portuaire de Montréal qui prend la plainte et c'est l'administration portuaire qui va gérer ça.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Madame Tremblay, est-ce que ça vous a donné le temps de trouver le tableau? Sinon, je peux passer à une prochaine question. Pas de problème, on m'informe qu'il y a aussi un complément sur le bruit de la part du ministère de l'Environnement, donc je vous écoute.

Simone Gariépy

Simone Gariépy, ministère de l'Environnement. La réponse vise à clarifier un élément qui a été mentionné lors de la séance précédente par l'initiateur relativement au fait que les navires à quai ne doivent pas être pris en compte dans les normes provinciales pour évaluer les impacts sur l'environnement sonore. Bien que les lignes directrices ne fassent pas spécifiquement, là je fais référence aux lignes directrices émises par le ministère de l'Environnement, ne fassent pas spécifiquement mention de la prise en compte des navires accostés dans l'évaluation des émissions sonores, ceux-ci doivent être intégrés à l'étude d'impact sonore.

Pour rappel, les émissions provenant des sources fixes permettent d'évaluer le bruit particulier d'une source d'émission qui, ajouté au bruit résiduel du milieu, permet d'évaluer l'impact du projet sur le bruit ambiant. Donc, une source fixe inclut, non seulement le bruit provenant des équipements fixes sur le site d'un projet, mais également tout bruit découlant des opérations d'un site ou encore découlant des sources mobiles en activité. Dans ce contexte, un navire doit être considéré comme une source fixe lorsqu'il est amarré au quai, qu'il soit en transbordement ou en attente, et les émissions sonores doivent tenir compte du pire cas sur une heure, ce qui pourrait inclure les génératrices et les moteurs auxiliaires.

Donc, dans le cadre de l'étude d'impact, l'initiateur n'a pas présenté les détails résultant de la modélisation et l'évaluation de la conformité acoustique du scénario, incluant le vraquier, bien que cette modélisation semble avoir été faite. Cet élément sera demandé en acceptabilité environnementale.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Madame Tremblay, est-ce qu'on a trouvé le tableau? Oui? C'est possible de le partager, s'il vous plaît? Donc page 251, c'est le tableau 4-25.

Julie Tremblay

Je vais aller le chercher directement sur le site. Donc, je vais essayer de grossir.

Prunelle Thibault-Bédard

Là, ça va nous prendre un zoom.

Julie Tremblay

Oui, là, je vais essayer de grossir. Je suis allée le chercher directement sur le site.

Prunelle Thibault-Bédard

Super! Parfait. Est-ce qu'on a l'ensemble de l'en-tête du tableau présentement? C'est bien le cas?

Julie Tremblay

Il manque le titre.

Prunelle Thibault-Bédard

Juste le titre? OK. Parfait, ça va. Nos questions visent... on a eu dans une séance précédente des discussions par rapport à l'existence ou non de dépassements, et votre expert sur le sujet nous disait qu'il n'y avait pas de dépassements quant aux normes de la qualité de l'atmosphère, et on aimerait simplement que vous expliquiez, que vous reconciliez, en fait, l'affirmation selon laquelle il n'y a pas de dépassements et les données qui sont affichées dans ce tableau où on voit la norme applicable, puis on voit en termes de pourcentage, les résultats se situent où par rapport à la norme applicable, et on a certaines données qui sont supérieures à 100 %, donc des dépassements.

Olivier Rochette

Merci, madame la présidente. Simon Piché, est-ce que tu peux prendre la parole pour expliquer le tableau? S'il vous plaît?

Simon Piché

Certainement. Simon Piché d'AtkinsRéalis. Ici, c'est un tableau des résultats maximums, donc c'est la concentration maximale modélisée à l'intérieur du domaine de modélisation, à l'extérieur de la zone industrialo-portuaire. Lorsque j'ai dit tantôt qu'on avait des dépassements des particules totales, donc les PM_T et les $PM_{2,5}$, on le voit dans le tableau, pardon, ça a un peu réduit, mais le $PM_{2,5}$, on voit que le total est de 62 microgrammes par mètre cube comparativement à 30. Mais il faut rappeler que ce dépassement-là se situe directement au niveau du quai, étant donné que le quai en ce moment est à l'extérieur de la zone portuaire.

J'aimerais aussi peut-être expliquer l'aspect des particules totales parce que particules totales, vous voyez, il y a deux résultats ici, il y a le résultat sans déposition et le résultat avec déposition. C'est une approche qui est demandée par les experts du Ministère là-dessus. La différence entre les deux résultats, c'est que le premier résultat se fait, considère, simule les émissions de particules totales sans considération de la gravité, de l'aspect gravitaire. La gravité peut faire déposer les poussières plus rapidement, donc c'est pour ça que dans le premier cas, on a des valeurs très élevées, alors qu'avec le cas avec des positions, lorsqu'on intègre l'aspect gravitaire, on a des résultats plus faibles.

Maintenant, concernant les NO₂, les NO₂ encore une fois, c'est une approche acceptable du Ministère... En fait, il y a deux façons d'estimer ça, il y a l'approche avec la méthode de conversion totale qui est la méthode pour obtenir des résultats conservateurs et puis dans ce cas-là, si avec cette méthode-là qui donne des résultats conservateurs on a des dépassements, on a le droit, d'après le Guide de modélisation de dispersion atmosphérique du ministère de l'Environnement, d'appliquer la méthode OLM, qui est une méthode qui intègre des, je veux pas trop aller dans le détail, mais c'est des éléments photochimiques qui se passent dans l'atmosphère, qui transforment...

En fait, si je résume à la source, qu'est ce qui sort des pots d'échappement, c'est pas du NO₂ qui sort des pots d'échappement, mais c'est du monoxyde d'azote. Le monoxyde d'azote n'a pas de normes, n'est pas normé, mais le dioxyde d'azote est normé. Donc, le fait, avec la conversion totale, on considère que le monoxyde d'azote sort tout comme du NO₂, ce qui n'est pas la réalité, c'est pour ça qu'on appelle ça un calcul conservateur. Maintenant, si on a un dépassement, on peut se rabattre sur la méthode OLM où est-ce qu'on considère qu'à la source, les NO_x sortent comme du monoxyde d'azote, mais le monoxyde d'azote rendu dans l'atmosphère réagit avec l'ozone pour devenir du NO₂. Donc, ceci étant dit...

Prunelle Thibault-Bédard

Je m'excuse de vous interrompre, monsieur Piché, vous nous amenez dans des explications méthodologiques. Je l'apprécie, mais revenons, s'il vous plaît, à la base. Dans vos explications, il y a un élément que vous avez mentionné. Vous avez dit il y a un dépassement pour les particules totales, si ma mémoire est bonne, il est identifié au quai.

Simon Piché

Oui.

Prunelle Thibault-Bédard

Concentrons-nous sur la notion de dépassement. Où est-ce que ces dépassements-là sont présents et s'il vous plaît juste de réconcilier, on voit des dépassements dans le tableau, où sont-ils présents et en quoi on est capable d'affirmer de la part de l'initiateur qu'il n'y a pas de dépassements qui devraient retenir l'attention.

Simon Piché

Peut-être que ce serait bien de regarder une carte d'isocontour. Peut-être, Julie, si tu peux te transférer sur une carte d'isocontour à la diapositive, j'essaie de retrouver laquelle. Si tu vas à la

diapositive 66, s'il vous plaît, Julie. Donc, dans ce cas ici, ça, c'est les courbes d'isoconcentration maximales pour dans le cas des $PM_{2.5}$. On voit ici, malheureusement, c'est un agrandissement qu'on a ici, on n'a pas, on est très près du site. Mais si vous voyez, les normes applicables sont applicables à l'extérieur de la zone industrielle. Donc les dépassements qui sont situés à l'intérieur de la zone industrielle ne sont pas régis par les normes et critères de la qualité de l'air. Ici, on voit la délimitation de la zone industrielle selon les plans d'affectation de la Ville de Sorel. On la voit avec la barre en violet, si vous voyez, il y a un périmètre en violet ici. Donc, ce qui se passe, c'est que les dépassements, selon cette configuration-là, les dépassements sont situés directement au niveau du quai. Donc, les maximums que vous avez vus dans le tableau correspondent aux concentrations qui sont situées proche du quai ici.

Prunelle Thibault-Bédard

Et c'est le cas pour l'ensemble des dépassements? Vous confirmez là, l'ensemble des dépassements qu'on a vus au tableau, ils se manifestent, lorsqu'ils se manifestent en dehors de la zone industrielle, c'est à la hauteur du quai. C'est bien ça?

Simon Piché

Exact.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. Donc l'affirmation concerne le fait que ces dépassements-là ne touchent pas de récepteurs sensibles.

Simon Piché

Dans le cas là ici si on regarde les courbes, on voit que les courbes en rouge sont à... n'englobent pas les résidences à proximité, restent locales et s'étalent un peu au niveau du quai.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui, on n'affecte pas les résidences. D'accord, merci. Merci, monsieur Piché. Pour le ministère de l'Environnement, dans l'appréciation du respect du *Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère* concernant les dépassements possibles de certaines normes, est-ce que le fait qu'un dépassement se manifeste, prenons l'exemple bien concret qu'on a sous les yeux, qu'il se manifesterait au-dessus d'un cours d'eau, par exemple, sans affecter des résidences, comment est-ce que c'est tenu en compte quant à la conformité réglementaire de la situation?

Gérard Denis

Gérard Denis, ministère de l'Environnement. Les résultats de la modélisation sur les contaminants atmosphériques doivent être fournis à l'endroit où les concentrations de contaminants sont maximales et aux récepteurs sensibles. Donc, bon les récepteurs sensibles, on en a parlé à plusieurs moments, mais je sais pas si ça a été clarifié, ça peut être des résidences, des écoles, des hôpitaux, des garderies, ce genre de constructions là. Donc, comme je disais, l'endroit où les concentrations sont maximales et aux récepteurs sensibles, donc c'est à ces endroits-là qu'on va assurer qu'il y a une conformité. Donc, ça nous permet de

réduire les impacts ou du moins d'apprécier les impacts aux endroits les plus sensibles. Les cartes d'isocontour qui sont fournies permettent de faire une évaluation quand même plus large, si on veut, donc pas nécessairement à ces points-là. Donc, l'exemple qui a été donné au niveau d'un cours d'eau, ça pourrait être un boisé ou quoi que ce soit, mais il pourrait, tout dépendant de la contamination qui est soulevée, pourrait être, pourrait donner lieu à devoir mettre des mesures de minimisation supplémentaires, mais là, c'est sûr que ça dépend de plusieurs facteurs, du type de contaminant notamment.

Prunelle Thibault-Bédard

Donc, le fait que des récepteurs sensibles ne soient pas affectés ne fait pas pour autant en sorte que le dépassement est conforme à la réglementation. Il va quand même faire l'objet d'une analyse, d'un regard et des mesures supplémentaires pourraient être demandées.

Gérard Denis

Oui, c'est ça. Il faut faire une analyse au cas par cas, mais on rejette pas de facto ce dépassement-là.

Prunelle Thibault-Bédard

Une analyse au cas par cas, mais la norme réglementaire est quand même claire, puis là on la dépasse. Donc on ne peut pas conclure immédiatement qu'on est en non-conformité réglementaire, on doit quand même regarder le détail.

Gérard Denis

Effectivement, s'il y a un dépassement, c'est pas conforme avec le règlement, effectivement. Mais je sais que, c'est ça, il peut avoir des situations, supposons que c'est un dépassement qui est minime, dans une zone où est-ce qu'il y aurait pas nécessairement d'habitations, bien là peut-être qu'il y aurait des façons d'améliorer la situation, mais effectivement, ça rend pas conforme la situation.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Nous allons prendre une courte pause. Il est 20 h 37. Nous allons revenir à 20 h 50. Un 13 minutes, pour revenir à un chiffre rond. Donc 20 h 50, s'il vous plait.

Pause

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous invite à regagner vos places, nous allons reprendre. Merci à tous. Je vous informe que nous allons rouvrir le registre pour quatre interventions supplémentaires. Encore une fois, les interventions réservées aux personnes qui n'ont pas encore eu la chance de poser des questions, donc quatre places disponibles à l'arrière ou en ligne dans la section questions/réponses du webinaire.

Catherine Fortier, pour le Comité de la zone d'intervention prioritaire du lac Saint-Pierre

Prunelle Thibault-Bédard

Pendant que les gens s'inscrivent, j'invite la prochaine intervenante, madame Catherine Fortier, du Comité de la zone prioritaire du lac Saint-Pierre. Elle est à distance, donc nous allons la laisser se connecter. Bonjour, madame Fortier.

Catherine Fortier

Oui, bonjour. Vous m'entendez bien?

Prunelle Thibault-Bédard

Oui, on vous écoute.

Catherine Fortier

Oui, désolée, j'ai été éjectée de... Oui, c'est ça, moi, en fait, je travaille pour le Comité de la zone d'intervention prioritaire du lac Saint-Pierre. Je vais vous amener un peu ailleurs de ce qu'on a vu jusqu'à maintenant. En fait, je voulais vous amener sur, apporter à votre attention en fait que la zone qui est ciblée pour le projet est située sur le territoire qu'on appelle la Région de biosphère du Lac-Saint-Pierre, qui est un statut international qui a été octroyé par l'UNESCO à l'an 2000, notamment en raison de la richesse des écosystèmes exceptionnels du lac Saint-Pierre, comme ses nombreux milieux humides. Donc, le fondement même d'une réserve de biosphère, c'est de concilier la conservation de la biodiversité et le développement durable des communautés locales. Donc ma question, nous, on est l'organisme mandataire du statut auprès de l'UNESCO. On sait que ce statut-là ne confère aucune protection légale au territoire en tant que tel, en tout cas au Canada ou au Québec, mais est-ce que ce statut-là est néanmoins pris en considération d'une quelconque façon par les autorités locales lors de l'analyse de projets comme celui-ci, là qui ont des impacts au niveau social et environnemental?

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Donc, pour le ministère de l'Environnement, s'il vous plaît, est-ce que le statut de réserve mondiale de l'UNESCO du lac Saint-Pierre est considéré dans l'analyse des projets comme celui qui nous occupe aujourd'hui? Et si oui, dans quelle mesure?

Gérard Denis

Gérard Denis, ministère de l'Environnement. Donc, ce qui est mis de l'avant par cette désignation-là est considéré dans l'analyse, donc au niveau perte de biodiversité, destruction milieux humides ou hydriques, j'en passe. Cependant, la désignation comme telle, pas nécessairement, étant donné qu'il y a pas de protection légale d'associée, pas nécessairement considérée. Cependant, elle pourrait le devenir, supposons que c'est lié à une problématique d'acceptabilité sociale, par exemple. Donc, de facto, c'est pas nécessairement considéré, mais ça peut le devenir. Ça peut être un intrant, mais c'est plutôt les composantes, comme j'ai mentionné, de cette désignation-là qui sont considérées dans l'analyse.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Madame Fortier, avez-vous une deuxième question?

Catherine Fortier

Oui, j'avais une deuxième question. J'ai assisté à la rencontre, à la séance de cet après-midi. On a parlé d'effets cumulatifs. Je veux pas revenir sur cet aspect-là précisément, mais je voudrais amener la notion de changement climatique. Donc, compte tenu des effets des changements climatiques qu'on observe déjà sur les écosystèmes du fleuve Saint-Laurent et du lac Saint-Pierre, donc que ce soit au niveau de l'intensité ou de la hausse des intensités des précipitations qui sont plus nombreuses ou qui sont plus soutenues de façon répétée ou la fréquence, ça peut avoir un impact aussi sur les niveaux d'eau, que ce soit durant l'été ou durant les crues printanières et l'érosion des berges. Je voudrais savoir en fait quelles pratiques vont être mises en œuvre, quelles mesures d'atténuation ou autres vont être mises en œuvre dans le cadre du projet pour contribuer à la résilience du milieu face à ces changements-là qui, on le sait, vont probablement se poursuivre et peut-être s'accroître au cours des prochaines années.

Prunelle Thibault-Bédard

Juste pour être certaine de bien comprendre votre question, vous vous demandez quels sont les éléments du projet lui-même qui sont mis en place dans le but de tenir compte des effets des changements climatiques, non pas sur le projet lui-même, mais sur la région. Est-ce que c'est bien ça?

Catherine Fortier

Sur les milieux naturels en fait.

Prunelle Thibault-Bédard

Sur les milieux naturels.

Catherine Fortier

Est-ce que ça a été considéré dans, je crois que oui, dans l'étude d'impact, mais de quelle façon l'initiateur a pris conscience de cet élément-là, puis compte s'ajuster pour éviter que, par exemple, les niveaux d'eau changent ou peu importe, que le projet ait un impact sur le milieu dans lequel il s'implante?

Prunelle Thibault-Bédard

Donc dans la mesure où les effets des changements climatiques pourraient potentiellement accroître la sévérité des effets environnementaux dans le futur, c'est bien ça? Est-ce qu'on en a tenu compte?

Catherine Fortier

Oui.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Super, merci. À l'initiateur.

Olivier Rochette

Merci, madame la présidente. Olivier Rochette, QSL. D'entrée de jeu, j'aimerais souligner que le choix conceptuel du quai est en soi une adaptation aux changements climatiques. On parlait de barges flottantes, donc d'adaptation aux fluctuations du niveau d'eau, mais je vais passer la parole à Julie Tremblay qui pourra présenter dans l'étude d'impact les différentes conditions considérées en termes d'adaptation aux changements climatiques.

Julie Tremblay

Donc, Julie Tremblay, AtkinsRéalis. Donc, comme madame Fortier le mentionnait, donc il y a effectivement un chapitre de l'étude d'impact, le chapitre 15, qui résume donc comment est-ce que le projet s'adapte aux changements climatiques. Je vais sortir mon tableau ici. Donc, il y a plusieurs conditions climatiques qui ont été considérées dans les choix de conception ou dans les choix de la solution retenue, donc notamment des périodes d'étiage plus sévères et plus longues, des diminutions de niveau d'eau sur le fleuve Saint-Laurent, inversement des augmentations des épisodes de pluie abondante, une augmentation de l'intensité de la fréquence de vagues de tempête. Aussi, l'augmentation de la fréquence de redoux hivernaux a été considérée dans la solution, l'augmentation de l'intensification de vagues de chaleur et aussi l'intensité de la fréquence des séismes. Est-ce que ça répond à la question de madame Fortier ou si on veut plus d'informations?

Prunelle Thibault-Bédard

Vous avez répondu en partie en indiquant quelles sont les conséquences des changements climatiques qui ont été prises en considération. Est-ce que cette étude-là vous a permis d'identifier certains effets du projet qui pourraient être amplifiés, par exemple, compte tenu de l'effet des changements climatiques? Je vous donne un exemple : vous mentionnez la diminution des niveaux du fleuve. Le projet présentement dans sa conception ne requiert pas de dragage, vous avez un tirant d'eau suffisant. Si les niveaux du fleuve venaient à descendre davantage, est-ce qu'il est envisagé, envisageable, qu'éventuellement un dragage serait requis parce que, par la force des changements climatiques, le tirant d'eau ne suffirait plus?

Julie Tremblay

Donc présentement, dans les études qui ont été, dans les modélisations qui ont été effectuées de projection de niveaux d'eau, la position du quai dans un horizon 2045-2060, je crois, il faudrait que je vérifie les chiffres, ne prévoit pas que les niveaux d'eau soient suffisamment bas pour que ça requière un dragage.

Prunelle Thibault-Bédard

Donc ces projections-là ont été faites?

Julie Tremblay

Oui.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Parfait. Merci. Madame Fortier, est-ce qu'il y a peut-être des points, on a eu une réponse un peu plus englobante de la part de l'initiateur, est-ce qu'il y a certains effets en particulier qui vous inquiètent? On pourrait donner des exemples concrets, peut-être, pour aller chercher une réponse plus précise ou est-ce que la réponse plus générale correspond à votre question?

Catherine Fortier

Non, ça répond bien. Votre exemple était très bon. Je pense que le niveau de l'eau, c'est ce qu'on remarque un peu plus aussi au courant des dernières années. Comme l'année dernière, en période d'étiage, le niveau du fleuve était particulièrement bas. Donc c'est, ou au niveau de l'érosion des berges et tout ça, c'est un élément... Donc, ça va. Merci beaucoup.

Prunelle Thibault-Bédard

Excellent, avec plaisir. Je vais revenir sur votre première question. Nous avons pris connaissance, la commission a pris connaissance du programme de Suivi de l'état du Saint-Laurent ainsi que du programme de suivi du lac Saint-Pierre, et on constate que dans ces différents programmes de suivi là, la question du transport maritime est quand même très peu abordée et on se demandait : est-ce que c'est parce que le transport maritime n'est pas vraiment identifié comme une source notable de détérioration de l'environnement dans ce secteur-là? Est-ce que c'est davantage les sources terrestres qui sont d'inquiétude pour la santé du lac Saint-Pierre? Je me tourne donc vers le ministère de l'Environnement d'abord, puis je verrai ensuite si Transports Canada veut compléter.

Gérard Denis

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

Simone Gariépy

Simone Gariépy, ministère de l'Environnement. En fait, c'est pas parce que la navigation n'est pas considérée comme une source d'impact, c'est plutôt parce que la navigation en soi, l'activité de navigation en soi, ne relève pas de la compétence du gouvernement du Québec, et donc, nous avons très peu de prise ou très peu d'emprise, si on veut, sur des recommandations que nous pourrions faire sur les volumes, la sécurité ou l'achalandage au niveau de la navigation. Par contre, la *Loi sur la qualité de l'environnement* et les règlements afférents peuvent se prononcer sur les impacts qui sont engendrés par la navigation sur l'environnement, donc les infrastructures et les effets de la navigation sur les rives. Par exemple, on peut parler d'érosion liée au batillage ou de, on a parlé de mise en suspension de sédiments, par exemple, qui pourrait avoir des effets sur des écosystèmes ou des prises d'eau, ça a été évoqué précédemment.

Prunelle Thibault-Bédard

Et pour monsieur Belounis de Transports Canada, est-ce que Transports Canada est partie prenante ou autrement impliqué dans différentes initiatives visant la protection du lac Saint-Pierre dans le contexte de l'impact que la navigation pourrait y entraîner?

Arezki Belounis

Oui, effectivement. Au niveau du lac Saint-Pierre, on surveille le niveau d'eau et avec ça on diffuse des avis à la navigation et on demande aux pilotes une réduction de vitesse justement pour éviter l'érosion. L'autre chose aussi, à l'inverse, des fois on s'aperçoit que le niveau n'est pas assez élevé, il y a pas assez d'eau pour permettre aux navires de monter plus loin. Dans ce cas, il y a nos collègues de la Garde côtière qui font une analyse, comment dirais-je, en aval et ils vont diffuser les niveaux d'eau qui sont, auxquels on s'attend et ces niveaux d'eau sont diffusés à l'intention des compagnies maritimes pour éviter de faire venir un navire avec un fort tirant d'eau qui ne pourrait pas monter à Montréal.

Prunelle Thibault-Bédard

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

Andrée Chartier, pour la Coalition Eau Nature Air Purs Pierre-De Saurel

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons passer à la prochaine intervenante, madame Andrée Chartier. Bonsoir.

Andrée Chartier

Bonsoir. Je me nomme Andrée Chartier, je suis pour la Coalition Eau Nature Air Purs Pierre-De Saurel. J'aurais une question sur les effets cumulatifs, particulièrement pour, ce qui nous préoccupe nous, c'est sur le fleuve, tout ce que ça implique sur le vivant. Donc, il y a un communiqué qui a été publié le 27 août dernier par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada qui disait débiter, de procéder à la réalisation d'une évaluation régionale de la région du fleuve Saint-Laurent avec les neuf Premières Nations partenaires. Je suis allée voir ce que ça voulait dire, puis bon, je prends le temps de le lire, c'est pas très long.

L'objectif visé par cette évaluation-là est d'obtenir un portrait global et approfondi de la santé du fleuve afin de mieux guider les futures décisions environnementales, économiques et politiques, plutôt que d'analyser les projets industriels ou portuaires de manière isolée. Cette démarche vise à évaluer les impacts cumulatifs sur l'ensemble de l'écosystème. Ça m'apparaît vraiment important au stade où on en est rendu avec les impacts des changements climatiques et autres, puis la portion couverte par l'étude, parce que j'informe en même temps, je m'excuse, mais moi, ça m'a tellement, comment je dirais ça, plu, comme démarche. J'espère qu'elle va donner fruit parce que la portion couverte c'est de la frontière Ontario-Québec jusqu'à la Côte-Nord, ça inclut aussi le fjord du Saguenay.

Donc, ma question est la suivante, la première, puis je sais pas si je vais aller à la deuxième dépendamment des réponses. Est-ce que les conclusions de cette évaluation pourraient s'avérer utiles aux experts pour analyser les impacts réels du projet sur la santé, l'économie et l'environnement et pour faire des recommandations au promoteur?

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Je vais me permettre de reformuler un petit peu pour faire un lien avec des informations qui nous ont déjà été transmises de la part du Ministère. Donc, madame Gariépy nous informait de la procédure d'évaluation environnementale, stratégique et régionale pour laquelle un cadre est en élaboration, mais qui n'est pas encore en place. Je vois un certain lien avec ce que vous définissez. On a également parlé de l'étude Beauchesne qui avait été commanditée par Transports Canada. La question de madame Chartier vous demande est-ce que vous pourriez, seriez en mesure de vous fier à ce qui est fait à l'échelle fédérale? Bon, compte tenu qu'il s'agit d'un autre palier de gouvernement, j'aimerais vous rediriger un peu cette question-là quant à la collaboration. Sachant qu'il y a des données qui sont en élaboration au fédéral, sachant que la province a un outil qui pourrait remplir un rôle similaire, est-ce qu'on va travailler en silo chacun de son côté? De quelle manière est-ce qu'on pourrait avoir un partage d'informations qui permet d'accroître nos connaissances sur la capacité de support de cet écosystème?

Gérard Denis

Gérard Denis, ministère de l'Environnement. Est-ce qu'on parle dans le contexte uniquement du projet actuel ou des projets portuaires en général?

Prunelle Thibault-Bédard

Non. On parle dans le contexte de notre capacité à tenir compte des effets cumulatifs, donc de se doter d'outils. Madame Gariépy l'avait reconnu un petit peu plus tôt que l'évaluation environnementale par projet comporte quand même certaines limites quant à la prise en compte des effets cumulatifs et que l'outil de l'ÉESR serait plus approprié à ce sujet-là, mais outil qui demande une certaine forme d'élaboration. Donc, dans quelle mesure est-ce que les efforts faits au fédéral peuvent être rapatriés et aider la prise de décision à l'échelle québécoise ou est-ce qu'on doit se doter vraiment de nos propres outils distincts pour être capable d'alimenter notre prise de décision?

Gérard Denis

Donc, je vais laisser ma collègue Simone traiter de cet aspect-là.

Simone Gariépy

Simone Gariépy, ministère de l'Environnement. Effectivement, l'évaluation régionale du Saint-Laurent, c'est une démarche fédérale qui découle d'une disposition de la loi d'évaluation d'impact du Canada, qui vise notamment à mieux comprendre les effets cumulatifs des activités maritimes dans le Saint-Laurent. Le Québec n'est pas lié à cette démarche que l'Agence d'évaluation d'impact du Canada réalise à l'heure actuelle. La procédure que nous, dans laquelle le projet chemine actuellement, la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, s'assure que l'étude d'impact tient compte des activités maritimes existantes et projetées, ainsi que des principaux effets cumulatifs susceptibles d'être associés à l'augmentation du trafic maritime.

C'est important de souligner que l'évaluation régionale Saint-Laurent ne remplace pas l'analyse environnementale des impacts cumulatifs du projet qui est faite dans le cadre de la procédure et

ne constitue pas non plus une norme ou une autorisation. C'est un outil de planification et de connaissance régionale pour le gouvernement fédéral et elle peut fournir des informations qui sont pertinentes pour l'analyse des effets cumulatifs associés au projet, mais le fait qu'elle soit en cours de réalisation, c'est pas un motif pour suspendre l'analyse ou pour modifier l'autorisation du projet. En soi, la procédure d'évaluation d'impact considère un ensemble.

On a parlé tout à l'heure de, il y avait des explications sur l'ÉRSI tout à l'heure, l'évaluation régionale Saint-Laurent, ils ont parlé de stressseurs. C'est important de noter que la procédure d'évaluation d'impact considère l'ensemble des éléments qui peuvent avoir un impact et non une sélection de stressseurs. Donc, à nos yeux, la procédure est plus complète pour le projet et l'outil qu'on prévoit développer serait également un élément, un outil qui serait davantage, qui couvrirait davantage d'éléments qui pourraient être considérés. Donc, oui, c'est des informations qui sont intéressantes. C'est des informations qui vont être rendues publiques et on pourrait en prendre connaissance, effectivement, pour poursuivre notre analyse.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Est-ce que vous souhaitez poser la deuxième question?

Andrée Chartier

Pas parce que c'était pas complet, parce qu'hier, à moins que je me trompe, on a parlé que les effets cumulatifs évalués ne tenaient pas compte, je peux me tromper, du projet de port de Contrecoeur, parce qu'il était pas en opération. Est-ce que je me suis trompée? Je veux pas brûler ma question, mais c'est en lien avec ça.

Prunelle Thibault-Bédard

Cette conversation-là avait eu lieu à l'égard de l'établissement de la concentration initiale concernant les émissions atmosphériques. Donc, vous me confirmez, c'était bien ça, la question. On s'était posé la question suivante, c'est que lorsque vient le temps de mesurer les, de prévoir les émissions atmosphériques d'un projet, on doit d'abord établir ce qui est existant et à cela, on va ajouter les émissions projetées du projet. Donc la question était de savoir, sachant que Contrecoeur s'en vient aussi, est-ce qu'ils entrent dans le calcul et la réponse avait été que puisque le projet n'existe pas encore, n'est pas encore en fonction, on ne peut pas les considérer dans la concentration initiale, mais on n'était pas allé au-delà de cette question bien précise des émissions atmosphériques.

Andrée Chartier

Bien merci, ça me permet de poser ma question plus précisément.

Prunelle Thibault-Bédard

Allez-y.

Andrée Chartier

Donc, ce que j'ai entendu, c'était qu'on pouvait tenir compte des projets en place, mais aussi y additionner des projets raisonnablement prévisibles. À mon sens, le port de Contrecoeur est plus que raisonnablement prévisible, il est en construction. Donc, les études effectuées, aux fins de

ce projet-là, les modélisations devraient, pourraient-ils, pourraient-elles être utilisées pour les fins d'analyse du projet actuel qui est QSL?

Prunelle Thibault-Bédard

Je vais d'abord m'adresser à l'initiateur pour savoir dans votre analyse des effets cumulatifs, de quelle manière le projet à Contrecoeur a été considéré.

Olivier Rochette

Merci, madame la présidente. Olivier Rochette, QSL. Julie, je sais pas si tu pourrais enclencher.

Julie Tremblay

Oui, bien sûr. Julie Tremblay, AtkinsRéalis. Donc, QSL a procédé à l'évaluation des effets cumulatifs et puis là, je ferai pas le cours là sur comment on évalue des effets cumulatifs, mais on en a parlé un peu hier, ça considère les projets passés, présents et dans un futur rapproché, donc qu'on peut prévoir. QSL a évalué 15 projets dont le port de Contrecoeur, donc toutes les données qui étaient publiquement disponibles par l'étude d'impact parce que, évidemment, on n'est pas dans les secrets et dans le projet nous-mêmes. Donc, on a utilisé les données qui étaient disponibles publiquement par l'étude d'impact et par les réponses aux questions qui avaient été fournies par l'initiateur. Et 14 autres projets donc, dans les projets futurs il y a, je peux en nommer quelques-uns.

Donc tout ce qui concerne le dragage d'entretien du chenal maritime, on parle de projets donc qui sont disponibles sur le Registre d'évaluation environnementale comme des stabilisations de berges à Sorel, l'agrandissement du port de Bécancour, la reconstruction du terminal fluvial juste ici là à Sorel, de Saint-Ignace-de-Loyola à Sorel-Tracy. Et puis ça a été recoupé avec des composantes valorisées pour lesquelles il y avait le projet de QSL avait un impact qui pouvait s'accumuler à d'autres projets. Donc, on a dix composantes valorisées dont la qualité de l'air, le poisson et son habitat, le chevalier cuivré particulièrement, les infrastructures, la navigation, la qualité de vie et le fleuve Saint-Laurent dans sa globalité aussi, donc l'environnement visuel, des pêches autochtones, etc.

Prunelle Thibault-Bédard

Donc, les effets ont été documentés dans cette mesure-là. Il y avait une portion de votre question sur la façon de, la prise en compte également, là. Oui? Ça fonctionne.

Andrée Chartier

Je voulais juste m'assurer que ça avait été pris en compte à partir des données disponibles...

Prunelle Thibault-Bédard

Oui.

Andrée Chartier

... minimalement, parce que je pensais que ça avait été mis de côté parce qu'il était pas en cours.

Prunelle Thibault-Bédard

En effet, on a départagé, c'est la question uniquement des concentrations initiales pour les émissions atmosphériques. C'est le point qui avait été discuté à une session précédente.

Andrée Chartier

Parfait. Merci.

Olivier Rochette

Madame la présidente?

Prunelle Thibault-Bédard

Merci à vous. Oui?

Olivier Rochette

Si vous permettez, j'aimerais juste mettre en contexte ou permettre de rafraîchir aussi, en termes d'effets cumulatifs, le projet fait référence à 35 nouveaux navires, alors que les données statistiques sur la voie maritime dans les dernières années faisaient état de 4 000 navires. Donc, on parle d'effets cumulatifs, oui, mais dans une proportion de moins de 1 % du trafic actuel sur le Saint-Laurent.

Prunelle Thibault-Bédard

Le propre de la considération des effets cumulatifs n'est-il pas de s'assurer que les effets mineurs sont cumulés entre eux pour en connaître l'effet plus global?

Olivier Rochette

Tout à fait.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Merci, madame.

Benjamin St-Cyr, citoyen

Prunelle Thibault-Bédard

Prochaine intervention, j'appellerais monsieur Benjamin St-Cyr, s'il vous plaît.

Benjamin St-Cyr

Oui. Alors je suis Benjamin St-Cyr, j'habite sur le fleuve. La structure prévue du quai flottant sera de 150 mètres et je m'interroge sur son intégration au paysage du fleuve pour les citoyens. Je constate que ce sera très lumineux la nuit et que les navires qui accosteront ne pourront pas modifier leur fort éclairage, comme on le voit déjà avec ceux au quai de Kildair. Est-ce qu'une

évaluation de cet aménagement architectural et de son intégration dans le fleuve peut être faite par un comité d'architecture et d'urbanisme indépendant ou qui pourrait le faire?

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Quelques mots, s'il vous plaît, sur les considérations paysagères de l'intégration de l'infrastructure au paysage fluvial?

Olivier Rochette

Bien sûr. Est-ce qu'on peut intégrer aussi l'éclairage?

Prunelle Thibault-Bédard

Oui, tout à fait. J'allais vous relancer là-dessus, mais si vous voulez répondre aux deux éléments en même temps, sans problème.

Olivier Rochette

Parfait. Donc, Julie, si tu pouvais partager la *slide* au niveau de l'éclairage. Donc, il y a une étude photométrique qui a été réalisée par Atkins. Ce qui a été réalisé, c'est l'éclairage d'une infrastructure du quai. L'éclairage du navire est considéré un éclairage de sécurité lorsqu'il est à quai et beaucoup moins lumineux que l'éclairage de l'infrastructure en soi. Julie, je sais pas si tu pourrais parler des différentes mesures aussi que QSL propose à travers l'éclairage. La solution d'éclairage.

Julie Tremblay

Oui. Julie Tremblay, AtkinsRéalise. Donc, effectivement, en plus de ce qu'on voit sur les rendus à droite de l'image, il y a des critères de conception qui sont aussi inclus, donc on parle de diriger les lumières vers le bas, donc de ne pas les diriger vers les résidences, d'utiliser des bandes spectrales qui évitent la lumière bleue, donc ce qui favorise à la fois la qualité de vie des résidents, mais aussi qui convient mieux à la faune. Il y a aussi l'adaptation des heures d'éclairage donc au niveau minimal requis pour la sécurité des opérations. Et je ne crois pas en oublier.

Olivier Rochette

Il y a les lampes LED.

Julie Tremblay

Ah oui, et c'est de l'éclairage au LED.

Olivier Rochette

Maintenant, on pourrait peut-être enchaîner avec les vues qui ont été produites pour l'intégration au paysage?

Prunelle Thibault-Bédard

En fait, si ça vous dérange pas, j'aurais quelques questions sur l'éclairage pendant que l'illustration est là, puis on passera au paysage par la suite. Ce qu'on voyait sur l'image de droite, je vais attendre qu'elle réapparaisse. Donc ça, c'est l'éclairage nocturne. Est-ce que cet éclairage-là est présent en tout temps ou seulement lorsqu'il y a bateau à quai et opération de transbordement?

Olivier Rochette

En fait, c'est l'exposition maximum où est-ce qu'il y a les opérations, mais il va avoir un éclairage permanent en tout temps qui devrait être par zone, qui devrait permettre une réduction.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Donc ça, c'est le maximum nocturne. Parmi les mesures d'atténuation en lien avec le dérangement du poisson, vous aviez identifié que pour la lumière subaquatique nocturne, une mesure d'atténuation, c'était d'effectuer le travail de jour. Mais là, je comprends que même si le travail est effectué de jour, il y a quand même une certaine forme d'éclairage qui est conservée durant la nuit.

Julie Tremblay

L'éclairage qui est projeté ici, c'est l'éclairage en opération.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui.

Julie Tremblay

Et puis la mesure d'atténuation des travaux de jour, c'est une mesure d'atténuation en construction.

Prunelle Thibault-Bédard

En construction. Merci. Donc en exploitation, comme vous l'avez dit plus tôt, là, on a cet éclairage-là qui est le maximal, donc utilisation du quai, puis on a un éclairage diminué de sécurité. Est-ce que les bateaux à quai sont éclairés également? Dans votre image, là ça semble plutôt sombre sur le navire.

Olivier Rochette

Non sur, c'est ce que je disais tout à l'heure, dans l'étude photométrique, elle n'a pas été considérée, mais l'éclairage du navire est un éclairage de sécurité moindre que l'éclairage opérationnel.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Donc, dans l'image qu'on voit là, c'est pas tout à fait représentatif parce que sur le navire, on aurait quelques lumières de sécurité également.

Olivier Rochette

Exact.

Prunelle Thibault-Bédard

Excusez-moi, je vous avais, ça m'avait échappé tout à l'heure.

Olivier Rochette

C'est exact.

Prunelle Thibault-Bédard

On peut parler de paysage?

Olivier Rochette

Oui, merci madame la présidente. Donc Julie, tu pourrais peut-être présenter quelques vues, rendus 3D qui ont été produites dans le cadre de l'étude d'impact. Pas de problème. Bon, c'est certain que comme on le disait précédemment, le projet s'inscrit dans un milieu avec un historique industriel, avec un opérateur voisin. De cette vue, on voit le quai projeté en arrière-plan, derrière les opérations actuelles de Kildair. Si on peut passer à une prochaine? Celle-ci est une vue de l'autre côté de la rive et permet de mettre en perspective aussi, quand on parle de paysage, la ligne primaire d'Hydro-Québec qui borde l'autre côté du terminal et qui s'inscrit aussi dans le paysage. Donc, le port projeté s'inscrit finalement entre un quai existant et une ligne de transmission à haut niveau. Et voici une perspective qui est plus, qui est davantage aérienne et qui nous montre la distance par rapport à la rive en comparaison avec le navire à quai chez Kildair.

Prunelle Thibault-Bédard

Monsieur Saint-Cyr faisait référence à l'éventualité de consulter un comité en urbanisme. Dans le cadre de la conception de votre projet, avez-vous consulté certains experts en lien avec l'intégration du paysage ou quelles démarches avez-vous réalisées pour favoriser l'intégration au paysage de l'infrastructure?

Olivier Rochette

Julie, est-ce que tu pourrais répondre à la question s'il vous plaît?

Julie Tremblay

Oui. Donc, Julie Tremblay, AtkinsRéalis. Donc il y a un architecte du paysage qui a fait une analyse en découpant le territoire en unités de paysage. Donc, c'est une méthode qui est utilisée dans plusieurs projets, donc on découpe le territoire en différentes unités je dirais uniformes, donc résidentielles, le fleuve industriel, et il y a donc toute une analyse, je pourrais retrouver la section, mais qui décrit comment est-ce que cette infrastructure-là s'insère dans le paysage. Puis il y a un impact qui a été évalué et décrit dans l'étude d'impact. Je suis pas architecte du paysage moi-même, donc je voudrais pas me prononcer de, pour sa part.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Mais c'est la personne qui a été consultée pour...

Julie Tremblay

C'est la personne, oui.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. Merci. Dans les images que vous nous avez montrées, la première montrait la vue d'un voisin directement à partir de la berge. Je crois que ce sont les figures 9-4 et 9-5 de l'étude d'impact et c'est identifié, ces figures-là sont identifiées comme illustrant la perception visuelle du quai avec un navire accosté à partir du bord de l'eau aux résidences R1 et R2, donc ce sont les résidences situées immédiatement de part et d'autre du projet. Est-ce que ce sont seulement sur le terrain de ces deux résidences-là que l'impact paysager a été évalué? Parce que bon, compte tenu de la grandeur des installations, je présume que le voisin suivant aurait quand même une vue similaire à qu'est-ce qui est, à qu'est-ce qui est illustré sur cette photo, sur cette simulation?

Olivier Rochette

Donc, la question c'est, est-ce que la vue serait similaire pour un voisin?

Prunelle Thibault-Bédard

Bien c'est que ces images-là sont identifiées, je présume, le point de référence à partir duquel on a fait la simulation visuelle, c'était chez les voisins immédiats, mais il faut pas en comprendre qu'il s'agit des seules personnes qui auront dans le paysage le quai. Est-ce qu'on connaît un peu la portée, jusqu'où est-ce qu'on a une vue qui s'apparente à celle qui est illustrée?

Olivier Rochette

Bien, il y a 23 éléments, Julie, il y en a 23 vues qui ont été produites différentes. On y va peut-être avec celles qui sont le plus explicites, mais on pourrait partager facilement les 23 vues. Évidemment, plus on s'éloigne, plus l'aspect d'intégration en est facilité ou amélioré.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Monsieur St-Cyr, on va prendre votre deuxième question, s'il vous plaît.

Benjamin St-Cyr

Je constate une grande érosion des berges du Saint-Laurent à cause du batillage des navires commerciaux. Le projet du futur port de Sorel-Tracy et de celui de Contrecoeur vont augmenter le trafic maritime sur le fleuve. Est-ce que le ministère de l'Environnement a tenu compte des impacts cumulatifs de ces projets sur l'érosion des berges?

Prunelle Thibault-Bédard

Aux représentants du ministère de l'Environnement, est-ce que, puis on pourrait faire un lien peut-être avec Avantage Saint-Laurent, les objectifs d'augmenter le tonnage de transport

maritime. Donc, dans ce contexte qui tient compte des effets cumulatifs, quelle est la préoccupation, la considération de l'érosion des... excusez-moi, il se fait tard pour tout le monde, de l'érosion des berges due au batillage.

Gérard Denis

Gérard Denis, ministère de l'Environnement. Effectivement, l'érosion est un des éléments qui est analysé afin d'analyser des impacts d'un projet. Là, j'y vais de mémoire, je crois qu'il y avait une bonne partie de la rive qui était déjà, mais qui est déjà anthropisée, voire protégée par des murs de soutènement. Donc, je crois qu'au niveau érosif, ça avait pas été identifié comme étant un enjeu majeur jusqu'à maintenant, mais ça pourrait l'être dans un projet, un autre projet par exemple.

Prunelle Thibault-Bédard

Simple confirmation, du côté de l'initiateur, est-ce que vous confirmez quant à l'artificialisation des berges à proximité du projet?

Olivier Rochette

Oui. Puis une photo vaut mille mots, donc Julie si tu pouvais partager la *slide* numéro 16. Bien toute la *slide*, parce qu'on parle justement des blocs de prise d'eau existants qui sont récupérés comme monsieur Fleury l'a dit hier, puis on parle aussi d'une berge qui est déjà fortement anthropisée ou stabilisée, vous allez le voir à la droite, dès que possible. Puis, au-delà de la nature des rives, il y a également une modélisation des vagues de batillage qui a été produite par Atkins. Donc, pour considérer la hauteur de vagues arrières, la hauteur de vagues secondaires, courants de retour, les périodes des vagues secondaires, puis le potentiel de génération de vagues à deux mètres de profondeur.

Julie Tremblay

La diapositive est partagée, mais elle est pas affichée, donc je sais pas si...

Prunelle Thibault-Bédard

Est-ce que c'est de notre côté, il y a une manipulation à faire? Ah, voilà!

Olivier Rochette

Bon. Donc, voici la photo à droite puis voici les conclusions associées à l'impact du batillage.

Prunelle Thibault-Bédard

Pour les fins de la transcription, pouvez-vous nous résumer les conclusions?

Olivier Rochette

Oui, bien sûr. Donc l'ensemble des valeurs modélisées était nettement inférieur au seuil où des impacts sur les herbiers sont anticipés. Les valeurs maximales estimées étaient 80 % sous le seuil où des impacts sur les herbiers sont anticipés. Les vagues de batillage générées par un navire provenant du chenal principal sont comparables aux vagues générées par un navire en approche au quai.

Prunelle Thibault-Bédard

Et qu'est-ce qu'on doit retenir de tout ça? C'est qu'il n'y aurait pas, le phénomène de batillage serait-il accentué par la présence de vos installations? Si on peut, qu'est-ce qu'on retient de ces conclusions?

Julie Tremblay

Je vais y aller.

Prunelle Thibault-Bédard

Allez-y.

Julie Tremblay

Donc, la conclusion vient justement dire que les manœuvres qui seraient faites au quai de QSL ne viendraient pas, on n'anticipe pas d'augmentation d'impacts sur les herbiers qui sont présents dans le secteur du quai dû aux manœuvres.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Juste pour être certaine de bien faire le tour de la question puis de couvrir aussi l'élément cumulatif dans votre question, est-ce que, au ministère de l'Environnement vous avez des, est-ce que vous anticipez devoir faire à moyen terme, à court-moyen terme des interventions accrues sur les berges compte tenu d'une augmentation possible du trafic maritime si on a des stratégies économiques de développement qui vont mener à un accroissement? Est-ce que c'est quelque chose que vous avez sur votre radar, comme pouvant potentiellement mener à un phénomène d'érosion accrue puis est-ce que des mesures préventives seraient en place? J'ai vu madame Beauchemin qui m'a fait signe, je vais passer à vous ensuite. Monsieur Denis?

Gérard Denis

Oui. Gérard Denis, ministère de l'Environnement. À l'heure actuelle, ma compréhension est que l'impact des changements climatiques est identifié plus comme une source probable d'érosion en augmentation que le batillage. Cependant, je pense pas que ce soit écarté, mais je pense qu'effectivement les changements climatiques sont plus propices à avoir un impact à court terme.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Et madame Beauchemin?

Sophie Beauchemin

Oui. Donc, du côté du ministère des Transports, donc tout à l'heure, vous avez, madame la présidente, vous avez référé à la stratégie gouvernementale Avantage Saint-Laurent qui, on a beaucoup parlé du programme qui permet, qui a permis de financer le projet de QSL, qui est un programme davantage à saveur économique, disons-le comme ça. La stratégie maritime, toutefois, poursuit également l'objectif de réduire les impacts, dans le fond, de réduire en fait les effets de la navigation sur les écosystèmes. Donc, c'est un des objectifs et il y a donc deux

programmes d'aide financière qui ont été en place jusqu'en 2025, jusqu'au 31 mars 2025, dont le financement de plusieurs initiatives très locales, donc par le Fonds d'action Saint-Laurent. Et une grande partie des, il y a une centaine de projets locaux qui ont été financés. Et les différents moyens pour contrecarrer l'érosion des berges était vraiment une des majeures. Donc, c'était pas le Ministère qui le dictait, mais c'était bel et bien donc, on a eu un organisme, le Fonds d'action Saint-Laurent, qui gérait, dans le fond, cette enveloppe-là, et les projets citoyens d'organisation déposés, donc de très nombreux projets touchaient l'érosion des berges.

Également, il y a un projet de recherche, donc beaucoup de recherches qui ont été financées par le biais donc d'une espèce de groupe multi, donc intra-universitaire, interuniversitaires plutôt, piloté par l'Université du Québec à Rimouski. Et encore là, dans les projets de, financés, donc ça bizarrement, le programme s'appelle PLAINE, il porte très mal son nom, mais c'est un acronyme qu'on n'a pas choisi, qui est arrivé comme ça. Mais l'érosion des berges également a été, a fait l'objet de deux ou trois projets de recherche quand même importants. Donc voilà.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Merci, monsieur Saint-Cyr, pour vos questions.

Benjamin St-Cyr

Merci.

Valérie Dubois Tremblay, citoyenne

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons passer à une intervention vidéo de madame Valérie Dubois Tremblay.

Valérie Dubois Tremblay

Oui, bonjour. Donc je suis une résidente de Contrecoeur en fait sur les berges. Et puis, en fait, moi ma question était plus au niveau, en fait, j'ai lu récemment que dans un sondage de la MRC de Pierre-De Saurel auprès de plus de 700 citoyens sur le futur plan climat, il y avait près de 74 % qui affirmaient avoir déjà subi les effets d'événements météorologiques extrêmes, de problèmes de santé ou de pertes financières, tandis que 68 % disent ressentir de l'anxiété ou de l'impuissance devant la situation. Donc, j'aimerais savoir en fait en quoi le nouveau projet de port à Sorel-Tracy présente, qui présente de nombreux impacts inquiétants pour les citoyens et le fleuve, va répondre aux inquiétudes des citoyens et à leurs demandes d'actions concrètes pour préserver l'environnement.

Prunelle Thibault-Bédard

Dans le document auquel vous faites référence, madame Dubois Tremblay, étant donné que votre question est de savoir comment le projet va, peut répondre à certaines préoccupations, vous avez mentionné 74 % disent subir les effets, 68 % disent vivre de l'anxiété. Est-ce qu'il y avait des préoccupations un peu plus ciblées qui étaient identifiées que vous pourriez nous mentionner parce que là, c'est un peu difficile de rediriger la question à savoir comment est-ce

que des préoccupations sont tenues en compte sans savoir de quelles préoccupations il est question. Êtes-vous en mesure d'être un peu plus précise?

Valérie Dubois Tremblay

J'ai plus mes notes sur le sondage comme tel, mais je pense que ma question peut un petit peu tourner autour en fait. Je ressens que dans ma communauté, il y a plusieurs citoyens qui s'inquiètent clairement des aspects environnementaux, des développements autour de nos communautés. Puis en fait, je veux savoir en quoi le projet de port à Sorel prend en compte des inquiétudes des citoyens dans leur planification de développement.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Je vois de quelle façon on peut retransmettre cette question, donc à l'initiateur, étant donné que la question de madame Dubois Tremblay vise la manière dont les préoccupations des citoyens ont été prises en compte, pourriez-vous nous parler des démarches de consultation publique qui ont eu lieu en amont, donc pas ce qu'on fait ce soir, mais ce qui a eu lieu là en amont et qui vous a permis d'intégrer peut-être certaines préoccupations qui vous ont été transmises.

Olivier Rochette

Oui. Très bien, madame la présidente. Olivier Rochette, QSL. Julie, est-ce que tu pourrais présenter ce qui est dans l'étude d'impact sur les rencontres préconsultation qui ont débuté dès 2021-2022?

Julie Tremblay

Oui, bien sûr. J'ai pas de contenu à présenter, mais je vais m'assurer d'être claire pour que ce soit pas trop dense. Donc, effectivement, depuis 2021, QSL a procédé à diverses consultations, donc autant au niveau du public, à travers aussi la consultation qui a eu lieu avec l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, autant au niveau de groupes environnementaux, de groupes économiques, de groupes socio-économiques...

Olivier Rochette

Sociocommunautaires.

Julie Tremblay

... sociocommunautaires. Voilà, c'est ce que je cherchais. Et donc, si je peux référer madame Dubois Tremblay au chapitre 4 de l'étude d'impact. Donc, il y a une section qui recense la nature de toutes les préoccupations qui ont été soulevées à un moment ou à un autre des consultations, et ces préoccupations-là donc sont présentées spécifiquement puis il y a, le tableau présente comment est-ce qu'elles sont adressées ultérieurement dans l'étude d'impact. Donc, les préoccupations ne sont toujours considérées après, pour diverses raisons, technique, économique, faisabilité, elles peuvent pas toujours être corrigées, je veux dire, comme complètement atténuées, mais elles sont colligées, elles sont prises en considération dans les choix de conception, dans les choix des mesures d'atténuation, etc.

Prunelle Thibault-Bédard

Êtes-vous en mesure de nous donner un ou deux exemples concrets d'une manière dont une préoccupation récoltée lors de ces consultations publiques a mené à un changement précis dans la conception de votre projet?

Julie Tremblay

J'en ai un qui me vient en tête rapidement, c'est la forme du quai, donc qui a été adaptée par rapport aux préoccupations qui avaient été soulevées, notamment dans les simulations de pilotage, conversations avec Kildair. Et là, je vais devoir me pencher plus sur le contenu pour vous le dire là, ça remonte à un petit peu loin.

Olivier Rochette

La conception même du quai avec empreinte qui avait été considérée aussi, en étant sensibilisé à l'impact sur le poisson et le chevalier cuirré dans la région.

Julie Tremblay

Et puis, je peux en donner un, tu sais, pour la qualité de l'air, parce que ça, je pense que c'est un sujet sur lequel on a beaucoup parlé, c'était une préoccupation qu'on savait depuis le tout début du projet qui était soulevée donc, il y a eu des réflexions qui ont été faites autour de comment atténuer à travers diverses mesures, qu'est-ce qui pouvait être intégré et à la conception et aux mesures d'atténuation pour minimiser les impacts sur la qualité de l'air puisqu'on savait que c'est une préoccupation importante.

Prunelle Thibault-Bédard

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

Julie Tremblay

Non. C'était ma seule question. Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci pour votre participation. Nous n'avons pas d'autres participants/participantes pour l'instant. La commission a quelques questions de son côté. Concernant la circulation routière, tout d'abord, un élément qui avait été soulevé par un des requérants quant à la représentativité des données utilisées pour analyser l'enjeu de circulation routière, des données qui avaient été récoltées en hiver. Donc, on se tournerait vers la Municipalité pour savoir, selon votre connaissance de votre territoire, est-ce qu'il y a dans la région du projet une saisonnalité quant à la circulation routière? Est-ce qu'il y a des périodes de l'année pour lesquelles le camionnage, en particulier, serait moins important?

Carlo Fleury

Oui. Bonsoir madame la présidente. Carlo Fleury, directeur général, Ville de Sorel-Tracy. La très grande majorité, pour pas dire toutes les entreprises qui œuvrent dans ce secteur-là, sont des entreprises qui sont en activité à l'année, à l'exception près de l'entreprise Danis Construction,

qui est située à intersection Marie-Victorin et chemin du Golf, qui lui diminue ses activités en période hivernale. Il y a un maintien des activités du plan de béton, mais c'est relativement réduit. Je vous dirais que, à partir de la mi-décembre jusqu'au mois de mars, ça diminue, je vous dirais, aux alentours de la moitié d'une activité comparativement au gros volume estival.

Prunelle Thibault-Bédard

Donc une des nombreuses activités, vous l'estimez à 50 % de diminution pour cette activité-là, et non pas 50 % pour la zone là.

Carlo Fleury

Non, non, du tout. À mon avis, c'est l'évaluation que j'en fais, c'est là là, sans données statistiques, c'est à peu près juste cette entreprise-là qui diminue de, maximum de moitié.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Et puis est-ce que vous avez des données sur la fréquentation de la piste cyclable qui se situe, donc elle est présente sur Marie-Victorin puis elle est également présente sur chemin du Golf?

Carlo Fleury

Oui.

Prunelle Thibault-Bédard

Je devine que la fréquentation est plus grande en été.

Carlo Fleury

On vous cache rien, effectivement.

Prunelle Thibault-Bédard

On est intelligents (rires). Avez-vous des données chiffrées sur l'utilisation de la piste cyclable, la fréquence d'utilisation par les cyclistes?

Carlo Fleury

Non, malheureusement.

Prunelle Thibault-Bédard

D'accord. Question sécurité dans la cohabitation, le partage de la route, il était nommé par l'initiateur comme mesure d'atténuation permettant d'accroître la sécurité, de peut-être jouer sur l'aménagement des rues afin d'assurer la sécurité des usagers. Il y a un exemple en particulier qui était donné, donc on disait que l'étude de circulation en fait qui a été effectuée par l'initiateur démontrait un risque accru de collisions avec les cyclistes surtout au niveau de l'intersection du chemin du Golf et de la rue Industrielle, et l'étude recommande la création d'une zone de séparation claire entre la voie de circulation des véhicules et celle des cyclistes. La zone-là me semble impliquer plusieurs intervenants parce que, tout dépendamment de quel côté de

l'intersection on se trouve, c'est parfois une route qui, je crois, est sous la responsabilité de la Municipalité, parfois ministère des Transports. Il y a la bretelle de la 30 qui est là à cet endroit. Donc, si on devait faire un aménagement, en fait, excusez-moi, je fais marche arrière, est-ce que, compte tenu de ces conclusions-là dans votre étude, est-ce que c'est une information que vous avez, je m'adresse à l'initiateur, est-ce que c'est une information que vous avez transmis à la Municipalité que votre étude de circulation identifiait un risque plus important pour les cyclistes à cet endroit-là?

Olivier Rochette

En fait, cette préoccupation-là puis ce risque-là avaient déjà été identifiés dans les préconsultations à l'époque où la Ville, monsieur Proulx, assistait, mais l'étude n'a pas été transmise une fois complétée.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Si on devait mettre en place un tel aménagement là, création d'une zone de séparation claire entre la voie de circulation des véhicules, celle des cyclistes, qui serait l'entité responsable de faire cette démarche-là? Comment ça fonctionnerait? Pouvez-vous me prendre par la main à travers tout ça, s'il vous plaît?

Carlo Fleury

Oui. Donc, Carlo Fleury, directeur général, Ville de Sorel-Tracy. Si on parle de séparation physique avec, j'appellerai pas ça un terre-plein, mais vraiment une séparation physique, ces aménagements-là sont envisageables, mais on évalue toujours la pertinence de ce genre d'aménagement là en fonction du volume de véhicules, la largeur de l'emprise qui est disponible pour justement, venir aménager ce genre d'aménagements solides-là. Les aménagements pour protéger les cyclistes sont relativement simples à installer. Si on pense simplement à mettre des bollards qui viennent créer justement une séparation physique entre la voie cyclable et la voie de circulation, ce genre d'aménagement là, on en installe et on en désinstalle de façon fréquente, tout dépendamment des situations, du, l'augmentation d'un volume de camionnage.

On a fait référence à l'installation de ce genre de bollards-là sur Marie-Victorin pour... Hier on en a parlé, justement, pour empêcher les véhicules lourds de venir se stationner soit dans l'accotement ou dans la voie cyclable. Puis on présumait que l'installation de bollards viendrait comme empêcher ou décourager les camions. Tantôt, vous avez fait référence à la voie cyclable qui est sur Industrielle et chemin du Golf. Je vous rappelle que le chemin du Golf, c'est ce qu'on appelle un *no truck*, donc le camionnage est interdit puis ils doivent faire le tour du secteur résidentiel, revenir et entrer dans le secteur industriel par la rue Industrielle et en sortir également.

Prunelle Thibault-Bédard

Mais entre la bretelle, l'autoroute de la 30 et la zone *no truck*, il y a quand même une portion où la piste cyclable est présente et les camions, et là, pas uniquement les camions de QSL, mais les camions des autres industries dans la zone. Pour faire le, admettons qu'ils arrivent de la 30, pour faire le virage et emprunter Industrielle, ils traversent la piscine cyclable...

Carlo Fleury

Effectivement.

Prunelle Thibault-Bédard

... à cet endroit-là. Là, les bollards, ça nous aide dans quelle mesure, ça? Parce que ma compréhension c'est que c'est vraiment le virage et la traversée de la piste cyclable qui entraînent un risque. De quelle manière est-ce qu'un réaménagement pourrait améliorer la sécurité?

Carlo Fleury

Les bollards, c'est un équipement de sécurité qui vient rappeler à tout le monde l'existence, la présence d'une voie de circulation qui est réservée aux cyclistes. Donc, tant dans l'approche pour les cyclistes que dans l'approche des conducteurs, on vient faire ce rappel-là. Mais si oui, effectivement, les évaluations en matière de sécurité indiquent qu'un aménagement additionnel s'avère nécessaire, c'est le genre de chose que la Ville peut prendre à sa charge et envisager, planifier, dans un avenir quand même assez rapproché.

Prunelle Thibault-Bédard

Ça vous prendrait peut-être des données sur l'achalandage de vélos, j'imagine, pour mieux...

Carlo Fleury

C'est le genre d'information...

Prunelle Thibault-Bédard

Ça va faire partie de...

Carlo Fleury

C'est le genre d'information qu'on irait chercher, effectivement afin de justifier ce genre d'aménagement là, oui.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Je me tourne vers madame Beauchemin du ministère des Transports. Est-ce que vous souhaitez compléter la réponse? Est-ce que le ministère des Transports a un petit éventail, est au courant d'un éventail de différentes mesures qui peuvent être mises en place pour favoriser la sécurité lorsqu'on a intersection, virage de véhicules lourds, piste cyclable?

Sophie Beauchemin

Oui. Évidemment on a plein d'idées, je mets de la pression sur ma collègue, donc je vais laisser, non sans blague, je vais laisser la parole à ma collègue qui est vraiment plus compétente que moi, donc Annick Brunet qui est ingénieure à la Direction territoriale de la Montérégie. Donc, je te laisse la parole Annick.

Annick Brunet

Bien, pour la cohabitation vélos et usagers de la route, une des prémisses de base c'est la visibilité. Donc lorsqu'il y a des accès à des intersections, c'est de dégager les triangles de visibilité en tout temps. Donc au niveau, il y a des espaces boisés en bordure de l'emprise, donc s'il faut dégager cet espace-là en faisant de l'élagage et tout, pour s'assurer que les cyclistes vont bien voir les camions qui veulent soit sortir de la rue Industrielle ou d'y entrer, que les cyclistes voient ces camions-là et que les camions voient bien surtout les cyclistes. Donc ça, c'est la prémisse de base qui devrait être appliquée aux accès, aux intersections, partout où c'est possible.

Ensuite, bien c'est au niveau des aménagements géométriques qu'il faut travailler, donc s'assurer que les intersections à accès vont avoir une géométrie qui va être adaptée à une clientèle lourde. Donc que les véhicules, lorsqu'ils vont faire leurs manœuvres de virage, auront pas besoin d'empiéter trop au niveau des accotements ou encore sur les voies de circulation en sens inverse. Donc ça, c'est comme une autre condition de base. Puis ensuite bien c'est d'avoir du marquage sur la chaussée qui est très, qui est bien fait, qui est bien visible, qui est complet également. Donc s'il y a des corridors cyclables, normalement selon les normes du Tome 5, il y a des symboles qui doivent être appliqués au niveau de la chaussée pour bien informer les usagers de la route de la présence des cyclistes. Il y a également de la signalisation verticale qui doit être mise en place.

Donc, et en complément aussi, les bollards dont on vient de discuter. Donc au niveau, lorsqu'il y a du camionnage en grande proportion, il y a la question des angles morts de ces véhicules-là qui est quand même assez importante. Donc, dans ce cas-ci, une des façons d'améliorer la sécurité des cyclistes, c'est vraiment d'aménager une surlargeur au niveau de l'espace du cycliste pour permettre la mise en place d'une zone tampon. Donc minimalement, ça peut être un espace hachuré d'une certaine largeur, selon la disponibilité de l'emprise, qui peut être ajouté. Donc ça permet de bien démarquer l'accotement cyclable de la chaussée routière et ça permet de dégager un petit peu le cycliste par rapport au camion, ce qui améliore quand même la visibilité. Il y a l'éclairage routier aussi qui peut être bonifié.

Là, je sais pas présentement qu'est-ce qu'il y a en place, mais lorsqu'il y a présence d'usagers vulnérables, surtout au niveau des traverses, donc on essaie autant que possible de bonifier l'éclairage routier à ces points-là. Et bien entendu, bien tout ce qui concerne la vitesse pratiquée, donc on met des panneaux de vitesse affichée, mais parfois le comportement des usagers est pas tout à fait en adéquation donc, s'il y a des mesures qui peuvent être prises pour s'assurer que les usagers respectent la vitesse affichée, bien là, c'est sûr que ça, c'est un gage de sécurité pour tous. Ça fait le tour un peu.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Donc, je comprends que le MTMD a quand même une expertise importante sur les mesures de sécurité qui pourrait éventuellement être partagée avec la Municipalité dans la réflexion. Est-ce qu'il y a une porte d'entrée pour les municipalités qui sont dans une démarche comme ça de, pour augmenter la sécurité routière pour les cyclistes? Est-ce qu'il y a une porte d'entrée officielle au MTMD pour aller chercher des conseils?

Annick Brunet

Bien, on est toujours disponible pour les municipalités, puis on a un répondant vélo aussi qui donne, qui est un bon ambassadeur chez nous pour ce genre de demandes.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Une autre question pour monsieur Belounis de Transports Canada. Il y a un montant de 13,6 millions de dollars en financement fédéral qui a été octroyé au projet. Toutefois, si ma compréhension est bonne, ce montant ne visait pas exclusivement le nouveau terminal, mais visait également une modernisation au terminal portuaire de Saint-Joseph-de-Sorel. Est-ce que nous avons une précision quant à la portion du financement qui vise directement le nouveau terminal?

Arezki Belounis

Arezki Belounis de Transports Canada. Malheureusement, j'ai pas cette information à vous communiquer. Pour ma part, je suis beaucoup plus au niveau opérationnel et non au niveau finance.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Du côté de l'initiateur, est-ce qu'on peut avoir la précision?

Olivier Rochette

Oui. Donc la question, je m'excuse, j'étais en préparation là.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui, pas de problème, dans le...

Olivier Rochette

Si j'ai bien compris, c'est la proportion sur l'aide financière qui concerne le quai Saint-Joseph.

Prunelle Thibault-Bédard

Exactement, sur le 13,6 millions qui est identifié, est-ce que ce montant-là, comment se partage-t-il entre les deux installations?

Olivier Rochette

Oui. Je peux vous donner les chiffres exacts, mais les travaux au quai Saint-Joseph sont de l'ordre de 3 millions environ. Je vais vous donner le chiffre exact.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Et puis bon, c'est une question que je visais davantage pour monsieur Belounis, mais puisque vous me dites que c'est moins dans votre... Ah! Madame Beauchemin, oui?

Sophie Beauchemin

Évidemment, je ne répondrai pas pour monsieur Belounis, jamais je ferais ça, mais juste vous dire quand même que la subvention qui a été octroyée par le ministère des Transports donc vise également la réfection du quai Saint-Joseph.

Prunelle Thibault-Bédard

Ah! OK. Est-ce que vous connaissez...

Sophie Beauchemin

Dans le fond, le financement fédéral et le financement Québec avaient en fait la même portée.

Prunelle Thibault-Bédard

D'accord.

Sophie Beauchemin

Donc, est ce que vous voulez...

Prunelle Thibault-Bédard

Connaissez-vous la répartition entre les deux projets?

Sophie Beauchemin

Je connais, oui, oui, je la connais. Donc, c'est une, ça date de 2023, donc au moment où on a reçu la demande. Donc, écoutez, le coût prévu donc de projet pour la réfection du quai existant, ce qu'on avait, c'était 6,3 millions de dollars. La construction du nouveau quai flottant secteur Saint-Laurent, c'était 16, en arrondissant là 16,8 millions de dollars. Il y a le convoyeur qui s'ajoutait, 4,3 millions de dollars. Puis il y avait tout l'aspect, prolongement des égouts domestiques, construction de deux stations de pompage et tout ça, qui nous, n'étaient pas des dépenses admissibles. Donc, pour notre programme, qui se chiffrait à 4,5, pour un total de coût de projet qui était de 36,3 millions de dollars.

Prunelle Thibault-Bédard

OK, parfait, merci. C'est toujours un peu difficile de parler de chiffres comme ça dans les airs. On reviendra vers vous au besoin avec des questions écrites si on a besoin de précisions. Puis même chose pour Transports Canada, concernant l'aide financière accordée par le fédéral, on pourra revenir vers vous avec des questions écrites, ça vous donnera l'occasion de consulter les personnes appropriées.

Arezki Belounis

Il n'y a pas de problème.

Olivier Rochette

Si je pouvais juste ajouter, madame la présidente?

Prunelle Thibault-Bédard

Oui.

Olivier Rochette

Initialement, c'était à 6 millions. Il y a eu des essais pilotes qui ont été réalisés de pieutage qui ont permis de réduire l'ampleur des travaux. C'est pourquoi je faisais référence à des travaux de l'ordre de 3 millions, maintenant, depuis l'évolution de la demande.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Merci.

Mot de la fin

Prunelle Thibault-Bédard

Ça met fin à nos questions pour cette première partie. Je déclare donc le registre fermé et je clos officiellement la première partie de l'audience publique. Il y a encore quelques réponses qui avaient été prises en délibéré pour lesquelles on n'a pas, quelques questions en délibéré. Je valide avec les analystes, on a eu quelques confirmations en cours de session, mais je pense qu'on attend encore quelques petits détails. Je l'ai dit plus tôt, tout ça va être rendu disponible sur le site Web du BAPE dans les meilleurs délais. On s'attend à les recevoir dans un délai maximal de 48 heures et on va les rendre publics. Toutes les questions-réponses par écrit qui seront faites par la commission à l'initiateur ou aux personnes-ressources, ainsi que, donc les questions posées et les réponses obtenues seront elles également rendues publiques, seront accessibles au bureau du BAPE ou sur le site Web du BAPE où est rassemblée toute la documentation relative au projet.

On va se revoir pour la deuxième partie de l'audience qui va débiter le 6 octobre prochain, ici même. Cette partie va être consacrée exclusivement à l'expression des opinions sur le projet et ses répercussions. L'initiateur et les personnes-ressources ne seront plus installés à l'avant de la salle, mais ils sont bien sûr les bienvenus pour assister à l'audience à partir des chaises. Ils ne seront pas non plus appelés à intervenir, donc on va pas les interpeller avec des questions. On va vraiment uniquement entendre les opinions sur le projet. Je souhaite insister sur le fait que les rapports du BAPE s'appuient sur les opinions émises par les citoyens et les citoyennes. Donc partager votre point de vue peut faire évoluer le regard général de la commission d'enquête sur ce projet et les enjeux, et inspirer également l'analyse qu'on en fait.

Il y a plusieurs façons d'exprimer votre opinion en deuxième partie. Vous pouvez tout d'abord transmettre un mémoire. Le mot peut sembler formel, mais un mémoire, c'est n'importe quel texte de 1 000 mots et plus. Il y a pas de mise en page particulière, il y a pas de format particulier. Vous allez simplement devoir déposer un document texte dans le formulaire en ligne, et si c'est 1 000 mots et plus, ça s'appelle un mémoire. Deuxième option, vous pouvez nous transmettre un commentaire. Un commentaire, c'est un court texte, moins de 1 000 mots. Et le court texte, plutôt que de déposer un document, vous le tapez tout simplement dans une petite case, dans un formulaire sur le site Web. Vous pouvez également nous transmettre une image commentée. Une image commentée, ça peut être une photo ou une illustration, et avec un petit

commentaire de moins de 1 000 mots pour expliquer là qu'est-ce qu'on voit sur... Ah! J'ai dit mots, hein. C'est caractères. C'est caractères. Oui, je lisais pas mon texte. J'essayais d'être bonne puis de faire ça par cœur. Alors, 1 000 caractères, merci de me remettre à l'ordre. Donc, 1 000 caractères et plus c'est un mémoire et en deçà de 1 000 caractères, on est dans le commentaire. Image commentée, on dépose l'image et on l'accompagne d'un texte de moins de 1 000 caractères pour expliquer là qu'est-ce qu'on voit sur cette image-là. Donc ça, ce sont les trois façons de participer en nous transmettant quelque chose à l'avance.

En plus de ça, lors des séances qui vont commencer le 6 octobre, vous pouvez vous exprimer oralement devant la commission. Vous pouvez faire une combinaison des deux; vous pouvez déposer un mémoire et venir le présenter verbalement, déposer un commentaire et vous exprimer devant la commission, c'est possible, ou vous pouvez choisir de tout simplement vous exprimer verbalement sans avoir déposé quoi que ce soit au préalable. Il y a beaucoup d'options pour s'adapter à ce que vous souhaitez.

Si vous avez des questions par rapport à ces multiples options, je vous invite à contacter notre équipe, donc madame Véronique Beaulieu ou madame Rachel Sebareme, qui vont se faire un plaisir de vous guider à travers tout ça. Un rappel de quelques dates importantes. Si vous désirez vous exprimer verbalement lors de la séance d'octobre, vous devez nous confirmer votre intention avant le 21 septembre. Donc, vous avez jusqu'au 21 septembre pour vous inscrire, on va vous réserver une case horaire. En remplissant le formulaire "Je parle à la commission". Le formulaire est disponible sur la page du dossier dans le site Web du BAPE. À ce moment-là, une durée maximale de 15 minutes vous sera accordée pour présenter votre opinion et il est fort probable que j'échange avec vous à la suite de votre présentation pour m'assurer de bien comprendre certains des points que vous aurez mentionnés.

Pour déposer un document à la commission, que ce soit un mémoire, un commentaire ou une image commentée, vous avez jusqu'au 1^{er} octobre pour déposer un document. On le demande quelques jours avant l'audience, ça nous permet d'en prendre connaissance, d'avoir déjà lu ce que vous nous avez déposé. Comme ça, on est bien à l'écoute pour ceux et celles qui vont faire les présentations. Pour faire le dépôt d'un document, vous devez vous rendre sur la page du projet dans le site Web du BAPE et vous devez choisir le formulaire approprié. Selon que vous déposez un mémoire, vous choisissez le formulaire « Je transmets un mémoire », si c'est un commentaire, « Je transmets un commentaire ». On se rappelle du 1 000 caractères de distinction et finalement, « Je transmets une image commentée ». Alors c'est assez explicite, vous devriez pouvoir trouver le formulaire approprié.

Tous les citoyennes et citoyens, les groupes et les organismes peuvent exprimer leur opinion à la commission. Si un groupe ou un organisme choisit de s'exprimer verbalement en séance publique, alors le groupe va devoir désigner la personne autorisée à le présenter et la fonction de cette personne. Donc qui va parler au nom du groupe devant la commission?

J'attire également votre attention sur un élément important, étant donné qu'on a eu la participation d'un grand nombre de groupes et d'organismes dans le cadre de cette première partie, si jamais plusieurs personnes partagent les préoccupations exprimées par un groupe, ça peut être les membres de l'organisme ou des personnes qui ont été mobilisées, nous vous demandons s'il vous plaît de ne pas nous transmettre la même copie du même mémoire en plusieurs fois. Il ne sera pas considéré davantage si on a plusieurs copies. Plutôt, l'approche

intéressante à adopter, serait d'apposer la signature des différentes personnes qui soutiennent l'organisme sur le même document. Ça permet donc d'illustrer que les opinions sont partagées par plusieurs personnes et de notre côté, ça facilite le travail de lecture et d'analyse de notre équipe. Les documents reçus vont demeurer confidentiels jusqu'au moment de leur présentation devant la commission ou, si vous ne présentez pas, jusqu'à la fin des séances de deuxième partie. Pour vous aider à préparer votre mémoire ou votre présentation, vous pouvez consulter la section Participer de notre site Web et vous pouvez également, bien sûr, vous adresser à notre équipe à la table d'accueil qui va se faire un plaisir de vous aider.

Finalement, je l'ai déjà mentionné un peu plus tôt, mais je le répète, nous aimerions savoir comment s'est passée votre expérience avec le BAPE jusqu'à maintenant. Donc, je vous remercie à l'avance si vous voulez prendre quelques instants pour remplir le questionnaire disponible en ligne ou version papier à l'arrière de la salle.

Pour terminer, je remercie le porte-parole de l'initiateur, monsieur Olivier Rochette et son équipe, de même que toutes les personnes-ressources qui se sont déplacées, pour toute l'information transmise au cours de cette première partie de l'audience. Un grand merci également aux personnes qui ont posé des questions. Vos questions étaient variées, ça nous a permis de vraiment couvrir plein de sujets, je vous en remercie, on a approfondi là différentes facettes. Enfin, je remercie les gens à la technique et l'équipe de la commission d'enquête.

Au plaisir de vous revoir le 6 octobre prochain. Bonne soirée!