

Audience publique

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

Deuxième partie de l'audience

Deuxième séance

Était présente : Prunelle Thibault-Bédard, présidente

Séance tenue le 7 octobre 2026 en après-midi

Lieu de l'audience publique

Salle Victoria, Traversy Traiteur

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

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

Table des matières

Mot de la présidence	1
Sylvain Paul-Hus, citoyen (DM25)	2
Nicolas Bannester-Marchant, accompagné de Camille Mancion, pour la Société pour la nature et les parcs (DM16)	8
Alexandre Richard, citoyen (DM23 et DM23.1)	15
François Beaulne, pour Sécurité Ferroviaire Rive-Sud (DM24).....	20
Pause	25
Michel Pagé, citoyen (DM4).....	25
Micheline Lagarde, pour le Comité pour la protection des berges du Saint-Laurent (DM19)	32
Gilles Marcil, citoyen.....	37
Luc Martel, pour la Chambre de commerce et d'industrie de Sorel-Tracy (DM18)	39
Mot de la fin	46

Mot de la présidence

Prunelle Thibault-Bédard

Bonjour. Bienvenue à la dernière séance de cette deuxième partie de l'audience publique sur le projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy. Je salue également les personnes qui nous suivent à distance. Je vous invite à ouvrir la section Questions & réponses de la webdiffusion. C'est là que vous serez partagées les informations utiles pour la participation en ligne.

D'abord, je demanderais aux personnes en salle qui se sont inscrites à l'avance pour prendre la parole cet après-midi de bien vouloir vous présenter à la table d'accueil si ce n'est pas déjà fait afin de confirmer votre présence. Ça va nous permettre de respecter l'ordre de passage pour la journée. Les personnes qui ne se sont pas inscrites à l'avance, mais qui souhaitent s'exprimer devant la commission peuvent aussi le faire. Des plages de 10 minutes seront disponibles pour toute opinion spontanée en fin de séance.

Pour les personnes sur place qui souhaitent s'exprimer de façon spontanée, il suffit de s'inscrire à la table d'accueil à l'arrière. Les personnes à distance peuvent également s'inscrire soit en remplissant le formulaire accessible dans le site Web du BAPE, en allant dans la section Questions & réponses de la webdiffusion, ou par téléphone en composant 1 800 463-4732, poste 6. J'en profite pour mentionner qu'à la suite des présentations, je pourrais échanger avec vous afin d'approfondir vos points de vue.

Avant de laisser la parole à notre premier participant, quelques rappels importants. Tout d'abord, tous les propos de cette deuxième partie, comme c'était le cas lors de la première, sont enregistrés et retranscrits. Les transcriptions seront disponibles dans environ deux semaines au bureau et dans le site Web du BAPE. Deuxièmement, tout comme l'initiateur du projet et les personnes-ressources, vous avez, tous et toutes, la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans le mémoire ou la présentation d'un participant ou d'une participante. Attention toutefois, une rectification se limite à corriger des inexactitudes factuelles, par exemple une erreur de date ou de quantité, une fausse référence ou une citation erronée. Il n'est donc pas question ici de se prononcer ou d'argumenter sur la justesse ou la suffisance de l'analyse ou de l'opinion d'autrui.

Les rectifications peuvent être faites par écrit au plus tard le 14 octobre. Elles peuvent également être faites verbalement en séance. Pour ce faire, vous devez vous inscrire au registre en mentionnant que vous souhaitez faire une rectification. Pour les gens en salle, encore une fois, veuillez-vous adresser s'il vous plaît à notre équipe à la table d'accueil. Et pour les personnes en ligne, vous pouvez remplir le formulaire accessible dans la section Questions & réponses de la webdiffusion, également accessible dans le site Web du BAPE, ou encore par téléphone 1 800 463-4732, poste 6. Les personnes inscrites pour des rectifications seront invitées à prendre la parole à la toute fin de la séance. Vos propos devront être brefs et factuels.

Tout comme pour les séances de la première partie, il est important pour moi que toutes les personnes qui interviennent se sentent à l'aise de s'exprimer. Un climat calme et respectueux est donc de mise. Aucune manifestation, remarque désobligeante, propos diffamatoire ou attitude méprisante ne seront tolérés. Pour cette séance, nous avons six personnes inscrites à

l'avance. Le temps alloué pour chacune des interventions est de 15 minutes. Si je constate que votre temps est presque écoulé et que vous ne semblez pas être rendu à la conclusion de votre présentation, je vous indiquerai qu'il vous reste une minute, deux minutes ou je vous inviterai à conclure si votre temps est sur le point d'être écoulé. Nous prévoyons prendre une pause après la quatrième présentation. C'est ce qui conclut mes propos d'usage.

Présentation des mémoires et opinions verbales

Sylvain Paul-Hus, citoyen (DM25)

Prunelle Thibault-Bédard

J'inviterais donc notre premier participant, monsieur Paul-Hus, à s'avancer à l'avant, s'il vous plaît.

Sylvain Paul-Hus

Bonjour, madame la présidente.

Prunelle Thibault-Bédard

Bonjour, monsieur Paul-Hus.

Sylvain Paul-Hus

Si vous me le permettez, j'aimerais prendre une minute pour vous donner un élément de réponse à une question que vous avez posée hier soir à l'intervenante numéro deux pour laquelle vous n'avez pas eu de réponse. C'est en rapport avec le suivi des émissions atmosphériques après le démarrage de l'usine. Moi, je recommanderais que, évidemment, l'échantillonnage et les analyses soient faits par une firme indépendante afin d'assurer l'impartialité, que les résultats soient confrontés aux normes et à ce qui est inscrit dans le certificat d'autorisation délivré par le ministère de l'Environnement et que tout soit... dans les médias ou à un comité de citoyens. Et on devrait donner à QSL un certain nombre de semaines pour qu'il puisse revenir avec un plan d'action pour adresser les écarts qui sont défavorables.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Ce sera dans la retranscription.

Sylvain Paul-Hus

Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

On vous écoute.

Sylvain Paul-Hus

Alors, mon nom est Sylvain Paul-Hus, j'habite sur la route Marie-Victorin, près de l'intersection Joseph-Simard, à 850 m du site du projet. J'habite le secteur depuis 22 ans et je sais que nous sommes près d'un parc industriel. Sachez que je suis pour le développement économique de la région, je ne suis pas contre le principe du projet, mais il y manque un élément très important. Le projet exige du camionnage. On ne peut pas l'éliminer. Il fait partie intégrante du projet. Depuis longtemps, on se demande quelle sera l'ampleur de la nuisance sonore associée au camionnage requis pour ce projet. J'ai participé à la session publique du 18 juin et puis à celle du 8 septembre dernier. À moins qu'il ait pu le faire durant les sessions du 9 septembre auxquelles je n'ai pu assister, il m'est difficile de considérer le promoteur comme crédible quand il est incapable de présenter des chiffres sur le camionnage, de conserver toujours les mêmes chiffres et de toujours s'en tenir au même message concernant les heures d'opération. Et pourtant, ce sont des données objectives et c'est facile à calculer, à s'en souvenir et à répéter.

La capacité de l'usine annoncée est de 440 000 tonnes par année. Les chiffres du camionnage découlent de cette capacité en prenant en compte une capacité de 30 tonnes par camion. Cela donne plus de 14 600 voyages de camion plein. Donc, plus de 29 200 passages de camions par année. En divisant par 365 jours et 12 heures par jour tel que stipulé dans le document erratum publié le 29 août, cela donne 80 passages par jour, donc un passage aux 9 minutes. Mais ça, c'est avec un étalement parfait, 7 jours sur 7, ce qui ne sera pas la réalité. En fait, il pourrait y avoir un passage au 5-6 minutes avec des camions qui ralentissent en utilisant leurs freins Jacobs et qui accélèrent par la suite. Et cela, c'est en plus du trafic actuel de camions lourds provenant de Danis Construction ou de Kildair avec des trains routiers double citerne maintenant. Et j'insiste sur le 12 heures par jour. Dans l'erratum publié le 29 août par le promoteur, on y fait encore état d'un horaire de 12 heures, de 7 h à 19 h. Alors pourquoi le promoteur a-t-il évoqué un 16 heures par jour vers la fin de l'assemblée du 8 septembre dernier?

Le promoteur mentionne que l'augmentation du niveau sonore sera négligeable à plus un décibel sur une moyenne de 24 heures. Selon le rapport, les mesures du niveau de bruit ont été prises près des quatre résidences les plus près du projet. Mais le maximum de bruit généré par les camions se produit lors de leur décélération et accélération, ce qui survient à l'intersection de la route 132 et de la rue Joseph-Simard, où il n'y a eu aucune mesure. Toujours concernant les nuisances sonores, lors de l'assemblée du 8 septembre dernier, le promoteur a mentionné qu'il n'y aura pas de coactivité entre le déchargement des barges et le camionnage. Cela est consigné comme réponse à la question 10 dans le document réponse aux questions déposé par QSL le 25 septembre dernier. Comment cela peut-il être possible? Comment peut-on affirmer qu'il n'y aura pas de coactivité quand on parle de camionnage 365 jours par année de 7 h à 19 h et d'opérations de déchargement 24 heures sur 24. Est-ce que quelqu'un peut m'expliquer ça?

Quand on réalise un tel projet, le service d'ingénierie du promoteur doit établir une base de conception dans laquelle on retrouve toutes les données du projet, sur laquelle les ingénieurs se baseront pour faire leur conception et sur laquelle se fieront les autorités pour donner leur autorisation. Or, cette base de conception semble fragile, semant le doute pour la suite. La Ville de Sorel-Tracy peut-elle se fier à ces données? Le BAPE, et conséquemment le ministère de l'Environnement, peuvent-ils se fier à ces données? Pendant plusieurs années, le projet parlait

d'un camionnage sur semaine seulement. Maintenant, le chat sort du sac et s'est rendu sept jours sur sept.

Tout projet doit être réalisé en minimisant les impacts sur la communauté environnante. Faire du développement durable, ça signifie s'occuper aussi des impacts environnementaux créés par ses sous-traitants et ses clients. Ce ne sont pas juste les citoyens à proximité qui doivent mettre de l'eau dans leur vin. Le projet, dans sa globalité, doit aussi faire sa part pour se faire accepter socialement. Ce projet va générer des retombées pour QSL, évidemment. Mais ça ne signifie pas que seule QSL doit s'occuper des préoccupations des citoyens vivants à proximité. Il y aura aussi des retombées pour la Ville de Sorel-Tracy entre autres. La Ville de Sorel-Tracy a un choix à faire. Soit elle accepte le tracé proposé par le promoteur, sans se soucier des préoccupations de ses concitoyens, en présumant qu'ils vont finir par s'y habituer, sans se soucier des centaines de milliers de dollars supplémentaires requis en carburant pour tous ses passages de camions, actuels et futurs, pour faire le détour, et sans se soucier des impacts sur la qualité de l'air et des gaz à effet de serre. Ou, soit elle s'organise pour mettre en place, dès le départ, une infrastructure routière et un tracé qui évitera les résidences, n'aggraver pas la sécurité des cyclistes, des joggeurs et des piétons, mais va plutôt l'améliorer et qui pourra accommoder un nombre de passages de camions, possiblement même plus grand, si le promoteur a sous-estimé le nombre de passages de camions ou si des besoins futurs se présentent.

Mais comment, madame la présidente, peut-on accepter un camionnage bruyant, sans arrêt, 12 heures par jour, tous les jours de l'année, sans même avoir de répit les fins de semaine? Imaginez un instant, à tous les jours, 7 jours par semaine, même les fins de semaine, mois après mois, année après année, un trafic de camions lourds en permanence. Quelle famille va bien vouloir venir s'établir dans le secteur avec tous ces désagréments et ces risques pour la sécurité. La Ville est-elle prête à assumer la responsabilité du décès éventuel d'un cycliste ou d'un jogger parce qu'elle n'aura pas été proactive pour régler un problème de sécurité grandissant, pourtant connu de tous? Pourquoi attendre de faire les manchettes et se faire imposer une solution que l'on connaît par un coroner? Ça n'en a aucun sens. La Ville a mentionné lors de l'Assemblée du 8 septembre dernier qu'elle évalue l'option d'aller vers la voie ferrée, et cela a été réitéré par monsieur le maire hier soir. Elle veut faire la démonstration que cela ne nuira pas aux opérations du CN. Elle prévoit rencontrer le CN au début 2027. Mais le rapport du BAPE aura été déjà déposé sur le bureau du ministre de l'Environnement et la Ville de Sorel-Tracy n'aura pas la pression de trouver une solution et de l'implanter.

Hier soir, monsieur le maire a parlé de rejoindre la rue du Fabricant, mais il faut traverser trois voies ferrées à cette hauteur. Un peu plus au sud et ce serait beaucoup plus facile à mon avis. La Ville doit accélérer ce dossier et travailler dès maintenant avec le président de l'entreprise Danis Construction, propriétaire du terrain sur lequel passerait un petit tronçon du chemin que l'on propose, et le CN pourra avoir une solution viable à long terme qui pourra être prise en compte par le BAPE dans son analyse. De mentionner qu'avec le CN, c'est toujours long, c'est pas une excuse. Le projet privilégie une route de camionnage qui ne plaît à personne. Tout ce détour, 1,5 km de plus pour chaque voyage, ce gaspillage d'argent, perte de temps et d'énergie, entretien de la route, toute cette pollution atmosphérique et sonore. Il faut forcer la main pour que la route d'accès directe soit construite. Ça doit faire partie des conditions d'acceptation du projet par le Conseil des ministres. Pas de route d'accès direct, pas de projet. Il vaut mieux agir maintenant que de tenter de réparer une fois que les dommages seront faits et

surtout que les terrains auront été vendus à d'autres fins, rendant le développement futur d'une telle route impossible. Merci, madame la présidente.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup, monsieur Paul-Hus. Quelques questions pour vous, s'il vous plaît. Dans votre mémoire, vous proposez un autre tracé, vous y avez fait référence dans votre allocution. En légende de l'illustration du tracé que vous proposez, vous indiquez « tracé proposé par les citoyens et considéré par la Ville de Sorel-Tracy ». Est-ce qu'on doit comprendre que c'est un tracé dont vous avez officiellement discuté avec la Ville et qui a été étudié dans une certaine mesure par la Ville?

Sylvain Paul-Hus

Oui. Si on pouvait présenter cette petite image qui faisait partie de mon mémoire.

Prunelle Thibault-Bédard

Je pense que notre équipe en régie n'était pas prête à présenter à moins qu'on me dise que ça peut être fait de façon spontanée.

Sylvain Paul-Hus

Je crois qu'ils avaient été avertis que ça pouvait venir durant la période de questions.

Prunelle Thibault-Bédard

Alors, à la régie, si jamais vous avez l'occasion d'afficher le mémoire de monsieur Paul-Hus, c'est le DM25, à la page 4, on retrouve l'image dont monsieur Paul-Hus fait mention. Si ce n'est pas possible, on va simplement s'en tenir à nos échanges, mais je laisse la régie tenter de le faire pendant que nous discutons.

Sylvain Paul-Hus

C'est bon.

Prunelle Thibault-Bédard

Donc, vous me dites que c'est quelque chose... Ah! Super! Merci beaucoup! Alors, vous me dites que c'est quelque chose qui a fait l'objet d'échanges avec la Municipalité. Est-ce que vous pouvez me dire un peu comment ça a été reçu?

Sylvain Paul-Hus

Nous avons eu quelques citoyens, nous avons eu une rencontre avec le directeur général de la Ville et le conseiller du secteur. Nous avons discuté de ce dossier, nous avons regardé les différentes options ensemble et une option qui s'est avérée, qui avait un bon potentiel, c'était celle qui montre le tracé en vert sur le schéma où la route partait directement en face de l'entrepôt de QSL pour aller rejoindre la voie ferrée, sans la traverser à ce moment-là, et on longeait la voie ferrée du côté ouest pour en arriver à l'endroit où les trois voies ferrées en parallèle du CN finissent par une seule voie dans cette région-là, pour ensuite traverser la voie

ferrée et aller rejoindre la route Industrielle pour éventuellement rejoindre le chemin du Golf. Et ça, ça a été discuté avec le directeur général de la Ville et le conseiller du secteur.

Prunelle Thibault-Bédard

Et vous avez reçu quoi comme réception à la suite de cette discussion?

Sylvain Paul-Hus

Ce qui a été mentionné par la Ville, c'est qu'ils étaient pour regarder à l'automne avec leurs ingénieurs civils la faisabilité de ça. Ça a été également mentionné, par le directeur général de la Ville lors de la session du 8 septembre. Et, bon, hier soir, le maire a parlé brièvement de ce tracé, mais il était modifié, alors qu'il parlait d'aller rejoindre la rue du Fabricant, qui est un peu plus au nord de ce que nous on proposait.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Et puis, vous l'avez mentionné, le trajet que vous proposez implique un petit passage sur le lot de Danis Construction.

Sylvain Paul-Hus

Exact.

Prunelle Thibault-Bédard

Est-ce que vous êtes au courant si une discussion a eu lieu avec Danis Construction quant à son ouverture?

Sylvain Paul-Hus

Non. Je ne suis pas au courant.

Prunelle Thibault-Bédard

OK. Merci. Ma prochaine question concerne votre expérience du trafic actuel puisque vous êtes dans le secteur depuis un moment. D'après votre expérience, est-ce que vous constatez des pics de trafic et à quel moment est-ce qu'ils auraient lieu?

Sylvain Paul-Hus

Les pics de trafic, évidemment, ils ont lieu la semaine, du lundi au vendredi. Ce sont principalement des camions lourds faisant l'aller-retour entre Danis Construction et les différents sites de clients qu'ils ont. Et il y a aussi Kildair qui a des camions-citernes qui y circulent. Ce n'est pas la fin de semaine. De façon générale, il n'y a pas de construction la fin semaine et c'est vraiment la semaine et ça a lieu de jour. De façon générale, à moins qu'il y ait des projets de béton chez les clients de Danis Construction sur lesquels il y a du 24 heures sur 24, mais de façon générale, ça se fait de jour la semaine.

Prunelle Thibault-Bédard

Et puis, concernant l'enjeu de la sécurité, est-ce que vous avez observé, été témoin de certains incidents ou de certaines situations qui pourraient illustrer vos inquiétudes à l'égard de la sécurité pour les piétons et les cyclistes?

Sylvain Paul-Hus

Je n'ai pas été témoin, je dirais, d'un quasi-incident ou d'un passé proche qu'on utilise parfois dans le jargon, mais j'ai été témoin de manœuvres d'opérateurs de camions lourds qui doivent, pour être capables de tourner, de Marie-Victorin sur Joseph-Simard, qui doivent non seulement se présenter à contre-sens, mais même empiéter sur la piste cyclable ouest pour être capable de tourner le coin pour se diriger sur Joseph-Simard. Alors, oui, j'ai vu ces manœuvres-là, mais je n'ai pas été témoin de quasi-incidents. Au même titre que lorsque deux camions se rencontrent, c'est fréquent qu'un camion arrive sur Joseph-Simard et qu'un autre arrive sur Marie-Victorin pour tourner. À ce moment-là ça devient plus difficile. Ils doivent, à ce moment-là, le premier qui passe doit laisser la place au deuxième et ça demande encore plus d'empiéter sur la piste cyclable du côté ouest.

Prunelle Thibault-Bédard

Si je comprends bien, ils ont besoin de virer large, c'est ça?

Sylvain Paul-Hus

C'est clair là.

Prunelle Thibault-Bédard

Pour faire le tournant.

Sylvain Paul-Hus

Puis cette rue-là n'a pas été conçue originalement pour accueillir ce genre de manœuvre-là et elle vient d'être refaite, le pavé a été refait, mais j'imagine que la Ville était limitée dans ce qu'elle pouvait aller chercher comme largeur compte tenu des propriétaires adjacents à cette route-là.

Prunelle Thibault-Bédard

Je comprends bien. Dernière question. En ce qui a trait aux inconvénients occasionnés par le bruit, vous avez mentionné notamment l'utilisation des freins Jacobs, accélération, décélération. Est-ce que... L'avez-vous fait ou l'envisagez-vous ou est-ce possible à votre connaissance de faire certains aménagements sur votre terrain ou à votre résidence qui viendrait réduire le bruit routier que vous entendez?

Sylvain Paul-Hus

Je ne vois pas ce que je pourrais faire à part que de construire un mur étanche. J'ai déjà eu une haie de cèdres, mais une haie de cèdres ne sert pas d'écran sonore. Moi, mon bureau est au deuxième étage de ma résidence qui est situé à peu près à 200 pieds de la rue et lorsque les

fenêtres sont ouvertes, c'est impossible de tenir un appel conférence parce que c'est trop bruyant. J'observe souvent avec un sonomètre à la fenêtre, lorsque les fenêtres sont ouvertes, du 67-68 décibels à la fenêtre, à 200 pieds de l'intersection. Et normalement, les vents dominants, ils ne sont pas favorables pour transporter le son de l'intersection vers chez moi. Parce que c'est l'inverse, les vents, ils partent du fleuve, vont vers la route. Alors normalement le vent devrait m'aider, mais malgré ça, le bruit est assez intense.

Prunelle Thibault-Bédard

Puis les mesures que vous avez prises correspondent avec la présence d'un camion à l'intersection?

Sylvain Paul-Hus

Absolument. Puis je pourrais même filmer l'enregistrement du sonomètre avec le passage d'un camion, d'un camion lourd, peu importe la direction qu'il prend à l'intersection.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. Je vous remercie beaucoup pour votre présentation.

Sylvain Paul-Hus

Merci à vous.

Nicolas Bannester-Marchant, accompagné de Camille Mancion, pour la Société pour la nature et les parcs (DM16)

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons poursuivre avec une intervention à distance. Ce sera la Société pour la nature et les parcs, représentée par monsieur Nicolas Bannester. Bonjour, Nicolas, excusez-moi, comme si nous étions cousins. Monsieur Bannester, je m'excuse, associé de... Bon, ça y est, je suis, je me suis déconcentrée. Accompagné de madame Camille Melançon [lire Mancion]. Bonjour à tous les deux. Nous sommes prêts pour vous, nous vous écoutons.

Nicolas Bannester-Marchand

Bonjour, madame la présidente. Est-ce que vous nous entendez bien?

Prunelle Thibault-Bédard

Oui, très bien.

Nicolas Bannester-Marchand

Parfait. Donc, comme vous l'avez dit, Nicolas Bannester-Marchand je suis accompagné de ma collègue Camille Mancion. Nous sommes biologistes et coordonnateurs de projets à la Société pour la nature et les parcs du Québec. Juste avant que je commence, j'aimerais juste signifier que la SNAP Québec est un organisme à but non lucratif qui travaille depuis longtemps à la

protection et au rétablissement de nombreuses espèces menacées et vulnérables, y compris le chevalier cuirré. Et nous sommes aussi impliqués à plus grande échelle sur l'impact humain sur le fleuve Saint-Laurent, d'où notre intérêt pour le dossier. Étant donné les impacts qu'aura le développement portuaire de Sorel-Tracy sur l'habitation du chevalier cuirré et les impacts sur le fleuve Saint-Laurent, nous considérons que l'évaluation d'impact environnemental ne reflète pas suffisamment le risque qui est posé au fleuve Saint-Laurent et au chevalier cuirré.

Donc, dans un premier temps, de nombreux aspects précis liés au chevalier cuirré méritent d'être adressés. Comme bon nombre de choses, ces aspects sont interreliés, mais j'espère être clair quand même dans mes explications. Donc, premièrement, l'étude d'impact environnemental mentionne que la reproduction de l'espèce et les juvéniles de l'espèce ne seront pas affectés par le projet, mais que les adultes pourraient toutefois être dérangés dans leur comportement d'alimentation. En fait, le dérangement dans les comportements d'alimentation en soi pourrait avoir un impact négatif sur la reproduction de l'espèce. Plusieurs études établissent un lien important entre la réduction de ressources alimentaires et la fécondité des poissons. Nous sommes donc d'avis que même si le projet de compensation avait lieu et était efficace, ce qui n'est pas encore démontré, la perte d'habitat d'alimentation, même temporaire, pourrait avoir un impact sur la reproduction de l'espèce.

En plus de cela, l'importance de l'herbier spécifique à l'alimentation du chevalier cuirré pourrait être plus importante que la moyenne. Considérant sa proximité à l'embouchure de la rivière Richelieu, c'est possible que l'impact sur l'alimentation du chevalier cuirré, proche de son habitat de reproduction, soit plus important. Donc, la réduction de tout habitat d'alimentation, même temporaire, pose un risque au succès reproducteur de l'espèce, qui, je tiens à le rappeler, est déjà considéré comme étant très faible.

Deuxièmement, j'aimerais approfondir la notion d'emplacement du projet de compensation en tant que tel et son efficacité. Lors de la première partie de l'audience publique, l'initiateur et AtkinsRéalis ont expliqué que plusieurs projets de compensation d'herbiers passés ont eu une reprise rapide, mais les projets de compensation d'herbier d'alimentation du chevalier cuirré ont été très peu documentés jusqu'à présent. L'initiateur assume que la perte d'habitats sera temporaire, jusqu'à ce que de nouveaux herbiers atteignent un niveau de développement assurant des fonctions équivalentes aux herbiers détruits. Cependant, une étude récente souligne que les mesures de compensation d'habitat du poisson qui ont été appliquées au Canada ont des succès très mitigés quant à l'atteinte du principe d'aucune perte nette. On parle d'environ deux tiers de projets de compensation qui se sont traduits par une perte de nette de productivité d'habitats, et ce, même quand la quantité d'habitats ou la superficie était doublée face à l'habitat qui étaient détruits.

Pêches et Océans a rajouté qu'ils considèrent que les chances de succès du projet de compensation sont élevées, mais ça se limite à l'évaluation de la colonisation du milieu par la végétation caractéristique de l'habitat du chevalier cuirré. On ne parle pas en fait de l'utilisation de l'habitat en tant que tel. Même si les conditions écologiques du nouvel herbier ressemblent à celles d'un habitat standard du chevalier, on ne peut pas définir si oui ou non le chevalier cuirré l'utilisera de la même façon, avec la même productivité. En plus, encore une fois, je l'ai mentionné précédemment, mais la valeur écologique pour l'espèce de l'herbier pourrait être différente, étant donné son emplacement. Il est donc prématuré de conclure que les effets

résiduels du projet sur l'habitat du chevalier cuirvé seront limités par le projet de compensation qui n'est ni finalisé et dont les gains de potentiel n'ont pas encore été démontrés scientifiquement.

Troisièmement, et je vais être très bref sur cet aspect parce qu'on en a déjà beaucoup parlé, les contaminants. L'initiateur reconnaît que le chevalier cuirvé est déjà exposé à plusieurs types de contaminants provenant d'activités anthropiques dans le fleuve Saint-Laurent et que plusieurs caractéristiques de l'espèce, comme sa longévité et son alimentation, axée principalement sur des mollusques filtreurs qui accumulent les contaminants et le rendent particulièrement vulnérable à cette menace. Les contaminants pouvant se retrouver dans l'eau, et alors dès la phase de construction, notamment, pourraient avoir un impact, par exemple, sur la reproduction du chevalier cuirvé, donc, encore une fois, une autre raison pourquoi la reproduction de l'espèce pourrait être menacée par le projet. Or, les mesures d'atténuation liées à ces risques-là sont les mêmes que pour les autres poissons. Donc, selon nous, ça suggère que le caractère unique du chevalier cuirvé n'est pas pris en compte dans ces mesures.

Quatrième point, il est important de se rappeler que l'aire de répartition du chevalier cuirvé est extrêmement restreinte déjà et fortement perturbée par l'activité humaine. De nombreux projets avec des impacts potentiels sur l'espèce sont à prévoir dans la zone et les changements climatiques risquent d'ajouter à ces pressions. L'étude d'impact environnemental indique que le projet du Sorel-Tracy aura un impact sur le développement de projets industriels, la destruction d'herbiers aquatiques, l'augmentation de la navigation, la pollution maritime, la dégradation de la qualité de l'habitat et l'introduction d'espèces exotiques envahissantes. Mais que le futur terminal portuaire ne compromet pas aux objectifs de programme de rétablissement du chevalier cuirvé, car un projet de compensation permettra la création d'habitats supplémentaires dans le tronçon fluvial.

Cette conclusion est fondée sur une vision très optimiste de la capacité des nouveaux projets de compensation de contrebalancer la destruction de l'habitat essentiel du chevalier et toutes les autres menaces qui viennent d'être citées. Les chances de succès ne sont pas reflétées et ne reflètent pas non plus les constats de la littérature scientifique comme c'est le cas pour les 18 800 m² qui sont prévus d'être détruits par le projet de Contrecoeur. Le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, a d'ailleurs exprimé sa préoccupation liée aux pertes d'habitat du chevalier cuirvé dans la première partie de l'audience publique, particulièrement parce que un seuil critique d'habitat nécessaire pour le rétablissement de l'espèce n'a pas encore été défini.

Donc, on ne sait pas l'impact des pertes cumulatives sur ce seuil. Mais comme mentionné plus tôt, des experts ont déjà statué sur le fait que la superficie d'habitat essentiel dans le fleuve Saint-Laurent était trop basse ou insuffisante pour le rétablissement de l'espèce. Ce projet entraînerait aussi une fragmentation de l'habitat du chevalier cuirvé, qui consiste à maintenir la... et qui est en opposition avec l'objectif 1-c du Programme de rétablissement du chevalier cuirvé, qui consiste à maintenir la connectivité entre les habitats utilisés aux différentes étapes de son cycle de vie.

En plus des effets cumulatifs provenant de la destruction directe de l'habitat du chevalier cuirvé, une augmentation du trafic maritime dans un écosystème déjà fortement affecté par cette activité risquerait, à travers de multiples menaces, donc l'érosion des berges, les rejets de

contaminants, les dérangements par la navigation et l'introduction d'espèces exotiques envahissantes, de dégrader et voir fragmenter davantage l'habitat de cette espèce. Donc, devant le risque bien réel de la disparition de l'espèce à long terme, il convient d'agir avec précaution. La Direction de la gestion de la faune du ministère de l'Environnement arrivait à une recommandation similaire dans son analyse de la recevabilité de l'étude d'impact du projet; agir avec précaution. L'initiateur devra présenter un plan de compensation préliminaire détaillé à l'étape d'acceptabilité du projet, tenant compte d'éléments incluant l'aménagement des herbiers avant de causer les pertes pour assurer une continuité dans la disponibilité d'habitat et garantir le succès de l'aménagement pour cette espèce précaire. D'ailleurs, l'objectif 4 du Programme de rétablissement du chevalier cuirré consiste à réduire l'impact des pressions anthropiques sur le chevalier cuirré et son habitat. Nous estimons donc que la répercussion potentielle de ce projet va à l'encontre de cet objectif.

Pour conclure cette section, à la lumière de ces nombreux risques au chevalier cuirré, la SNAP recommande que le projet ne soit pas autorisé. Advenant que le projet soit autorisé, la SNAP-Québec recommande quand même d'autres suggestions, comme par exemple que des mesures supplémentaires adaptées à la vulnérabilité accrue du chevalier cuirré soient appliquées pour les contaminants lors de la phase de construction ainsi que la phase d'exploitation en tenant compte des impacts des autres projets portuaires en développement, que le calendrier de l'initiateur reflète la suggestion du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs d'effectuer et de vérifier l'efficacité des mesures de compensation en amont de la destruction de l'habitat du chevalier cuirré et finalement, que le programme de suivi des mesures de compensation pour la destruction de l'habitat du chevalier cuirré ne se limite pas seulement aux caractéristiques de l'habitat d'alimentation du chevalier cuirré, mais bien inclure son utilisation réelle par l'espèce. Ça conclut notre première partie sur le chevalier cuirré. Je céderais maintenant ma place à ma collègue Camille.

Camille Mancion

Bonjour, je m'appelle Camille Mancion, je suis biologiste et coordonnatrice en conservation marine à la SNAP Québec. Je vais présenter la deuxième partie de notre mémoire qui porte sur repenser la stratégie maritime du Québec. On estime qu'il est nécessaire que le gouvernement du Québec se dote d'une vision plus globale et stratégique pour le développement du secteur maritime, particulièrement avec les projets portuaires qui se multiplient dans le Saint-Laurent. Il est essentiel de prendre en compte les effets cumulatifs de ces développements et les impacts de l'augmentation du trafic maritime sur le fleuve Saint-Laurent. L'évaluation régionale de la région du fleuve Saint-Laurent, menée par le gouvernement fédéral, est actuellement en cours.

Cette évaluation présente une occasion importante d'obtenir un portrait d'ensemble sur le Saint-Laurent et de mieux comprendre les enjeux à l'échelle de tout le fleuve. Les conclusions de cette évaluation pourront guider les décisions futures de l'ensemble des acteurs concernés. Cependant, alors que l'exercice n'est pas encore terminé, plusieurs projets portuaires continuent d'être développés en silo dans différentes régions du Saint-Laurent. Lors de la première partie de l'audience publique, le MELCCFP a lui-même souligné la pertinence de réaliser une évaluation environnementale régionale afin de mieux prendre en compte les effets cumulatifs du projet d'agrandissement du port à Sorel-Tracy. Nous recommandons donc de suspendre

l'autorisation de nouvelles infrastructures portuaires jusqu'à ce que les conclusions de l'évaluation régionale soient finalisées.

J'aimerais maintenant aborder un deuxième sujet. Une analyse économique plus rigoureuse est nécessaire pour déterminer si les bénéfices du projet justifient réellement les impacts environnementaux. L'agrandissement du port à Sorel-Tracy repose surtout sur une logique de croissance, c'est-à-dire demeurer compétitif et accélérer les chaînes d'approvisionnement. En augmentant leur capacité, les ports cherchent à attirer davantage des marchandises et des navires. Mais cette croissance entraîne inévitablement une hausse du trafic maritime. À Sorel-Tracy, le nouveau terminal permettrait d'accueillir jusqu'à huit navires supplémentaires, ce qui ajouterait aux impacts environnementaux sur le fleuve Saint-Laurent.

La SNAP Québec invite la commission à reconsidérer la nécessité du projet, tout en privilégiant l'optimisation des infrastructures existantes et la coopération interportuaire afin de limiter les impacts environnementaux et sociaux liés à l'expansion portuaire. De plus, la SNAP Québec estime qu'il est nécessaire de réfléchir au contingentement du trafic maritime dans le Saint-Laurent, notamment en établissant un seuil limite sur le nombre de transits et à la taille des navires. Selon nous, le développement économique doit prioriser les biens et les services qui apportent le plus de bénéfices aux régions, tout en minimisant les impacts sur l'environnement et la biodiversité.

Nous invitons le gouvernement du Canada et du Québec à mieux coordonner le développement des infrastructures portuaires. Une planification intégrée des capacités portuaires permettrait d'éviter la multiplication d'infrastructures redondantes et de favoriser une utilisation plus efficace des ports existants. Pour les raisons que nous avons décrites aujourd'hui, la SNAP Québec conclut que le projet devrait pas aller de l'avant dans sa forme actuelle, notamment en raison des risques pour la survie et le rétablissement du chevalier cuirré. Si jamais le projet est autorisé, les conditions devraient inclure une obligation au promoteur de mettre en œuvre et de vérifier l'efficacité des mesures de compensation avant le début des travaux menant à la destruction de l'habitat essentiel du chevalier cuirré.

On demande également à la commission d'enquête de réévaluer la raison d'être et la nécessité du projet en prenant compte un angle d'optimisation et de coopération interportuaire plutôt que celui de l'impératif de croissance. Nous recommandons que le gouvernement du Québec se dote d'une stratégie globale de développement des infrastructures portuaires, intégrant les constats des différentes initiatives provinciales et fédérales, dont l'évaluation régionale du fleuve Saint-Laurent. Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup à vous deux. Madame Mancion, je m'excuse d'avoir mal prononcé votre nom de famille avant votre allocution. Quelques questions, s'il vous plaît. Un des éléments dont il a été question dans la première partie de l'audience à laquelle vous avez participé, c'était, et vous l'avez réitéré dans votre présentation, donc l'incertitude qui entoure l'efficacité des mesures de compensation pour le chevalier cuirré. Dans ces questions qui ont suivi l'audience, la première partie de l'audience, questions, je le rappelle, qui sont rendues publiques ainsi que les réponses, la commission a envoyé quelques questions à Pêches et Océans Canada, ainsi qu'à l'initiateur à savoir s'ils avaient fait référence à des projets fructueux de compensation. Donc, on

souhaitait obtenir un peu plus de détails sur ces projets-là. Et tant du côté de Pêches et Océans Canada que de l'initiateur, la réponse revenait à dire qu'il y a plusieurs suivis qui sont faits de façon privée, en fait. Donc, l'information n'est pas nécessairement disponible au public.

Je me demandais, étant donné que la protection du chevalier cuirré est un sujet important pour votre organisme, est-ce que vous pouvez nous partager un peu votre expérience par rapport à ça? Donc, le manque de données à ce sujet, est-ce que c'est un manque de données publiques? Est-ce que vous vous heurtez, parfois, dans vos travaux, dans vos recherches, à l'incapacité d'accéder à de l'information existante? Ou bien vous avez accédé à la plupart de l'information existante, mais elle est à vos yeux insuffisante pour nous donner l'heure juste.

Nicolas Bannester-Marchand

Il y a assurément des freins administratifs et logistiques à l'accès de données qui seraient parfois privées. Et donc, même en fait, la connaissance et l'existence de ces données-là parfois n'est pas publique, donc, on ne pourrait même pas savoir où chercher parfois. Cela étant dit, ça va au-delà de ça. Le chevalier cuirré est une espèce qui est extrêmement rare, même des gens qui font des recherches pendant plusieurs années sur le chevalier cuirré vont pouvoir vous le dire, la quantité de données sur le chevalier cuirré est limitée par sa rareté en soi. Le nombre d'études dans le fleuve Saint-Laurent et sa rareté font en sorte que des suivis sur par exemple l'abondance de l'espèce, du nombre d'individus matures, de son utilisation des différents herbiers est limité.

Peut-être qu'il y a des informations privées que nous n'avons pas eu la chance de consulter et qui démontrent que les projets auraient un succès dont nous ne sommes pas au courant, mais selon nous, avec toute l'information que nous avons déjà consultée et notre expertise en soi à l'interne sur le chevalier cuirré, il n'y a aucune source de données scientifiques qui démonte absolument qu'il y aura un succès de ces habitats. Et de plus, la simple notion de précaution au niveau d'une espèce qui est déjà si précaire font en sorte qu'il faudrait vraiment une certitude quand on vient à la compensation d'un habitat d'une espèce aussi rare.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. En lien justement avec ce que vous évoquez quant à la difficulté d'étudier cette espèce étant donné sa rareté, dans vos recommandations, vous recommandez que le programme de suivi des mesures de compensation ne s'assure non seulement de la bonne implantation, de la reprise de la végétation, mais également de la fréquentation de l'habitat compensé par le chevalier cuirré. Vous n'êtes pas sans savoir, et corrigez-moi si je me trompe, mais dans les lectures faites par la commission jusqu'à maintenant, nous avons cru comprendre qu'il était relativement difficile d'inventorier, d'aller trouver la preuve de la présence du chevalier cuirré dans un endroit ou un autre, justement, je le comprends, en raison de sa rareté.

D'ailleurs, dans les herbiers qui seraient affectés par le projet, il n'y a pas non de chevalier cuirré qui a été concrètement inventorié sur place. Est-ce que vous croyez que c'est quelque chose qu'on serait réellement capable de mesurer sur le terrain l'utilisation de l'habitat compensé par l'espèce, puis de façon plus générale, compte tenu de cette difficulté-là à inventorier, comment est-ce qu'on navigue, pour ne pas faire un mauvais jeu de mots, mais

comment est-ce qu'on navigue dans cette incertitude-là pour tenter de démontrer si une mesure de compensation est efficace ou non.

Nicolas Bannester-Marchand

Effectivement, vous avez raison, le suivi de la présence de chevalier cuirvé dans un habitat qui est aquatique, déjà, rend ça plus difficile que par exemple une espèce qui serait terrestre. En plus, sa rareté fait en sorte que le suivi ou l'étude de l'espèce et son utilisation d'habitats est encore plus complexe, mais pas impossible. Personnellement, je crois qu'on pourrait faire des suivis qui permettraient au moins d'avoir une meilleure idée sur l'utilisation des herbiers, mais ça nécessiterait effectivement un investissement sérieux dans ce type d'étude. Cela étant dit, étant donné la situation du chevalier cuirvé, selon nous, le principe de précaution règne. Donc, si on est incapable de démontrer l'utilisation du chevalier cuirvé d'un habitat compensé, on n'est pas capable de dire que l'habitat a réellement été compensé pour l'utilisation du chevalier cuirvé de cet habitat. Donc, on ne devrait pas pouvoir permettre un projet sans s'assurer de cette étape-là.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous amène sur un terrain un peu hypothétique parce que je suis consciente que votre recommandation n'est pas dans ce sens, mais advenant que le projet est autorisé et que l'habitat de compensation est aménagé, non pas au préalable, mais en parallèle par exemple avec l'aménagement du projet. L'initiateur va bien sûr avoir ses engagements de suivi quant à la bonne implantation de son projet de compensation. Si, au bout de quelques années, on n'a toujours pas vu de fréquentation dans ce nouvel habitat, donc la végétation aquatique a prise, on atteint les résultats souhaités pour la végétation aquatique, mais on n'arrive pas à inventorier, à confirmer l'utilisation de l'habitat, quelle serait, selon vous, la bonne suite à donner à cette observation-là?

Nicolas Bannester-Marchand

C'est une excellente question.

Prunelle Thibault-Bédard

Je sais que c'est hypothétique, alors je ne vous en tiens pas rigueur, si vous n'avez pas une réponse toute prête, je vous laisse réfléchir.

Nicolas Bannester-Marchand

Je ne pense pas que ma réponse sera complète. Il y aura assurément des bonifications, mais je crois qu'une des premières étapes serait de devoir surcompenser la destruction de l'habitat. Mais c'est certain que si le projet a lieu, il est très possible que dans les suivis qui sont faits sur l'espèce, sur sa capacité de se reproduire, sur le nombre d'adultes qui sont capturés lors de la période de reproduction, il est possible qu'on voie une diminution. Donc, si on voyait cette diminution-là, et bien, on saurait qu'effectivement, une des causes pourrait être associée à la destruction de l'habitat et à la non-utilisation du nouvel habitat par le chevalier cuirvé.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Dernière question, pour favoriser des initiatives de compensation qui seraient réalisées en amont des projets, préalablement et non pas en réaction, tel que vous le recommandez, est-ce que, selon vous, de constituer des réserves mutualisées de projets de compensation réussis, donc validés, est-ce que ça peut être une avenue intéressante à explorer?

Nicolas Bannester-Marchand

C'est assurément une avenue intéressante à explorer. De là à dire que ce serait la seule mesure nécessaire pour dire que le projet compense effectivement n'importe quelle destruction d'habitats, ça serait aller trop loin, je crois. Comme je l'ai mentionné, on n'a pas seulement besoin de regarder si la superficie est compensée, mais aussi le type d'habitat, où il se situe, l'utilisation par le chevalier cuirré, même le type de proies qui va s'y retrouver, donc les mollusques dont va s'alimenter le chevalier cuirré. Donc, il y a une panoplie de critères en fait qui devraient être suivis au-delà de ça, donc la spatialité, etc. Selon nous, si on veut assurer vraiment que les projets de compensation ont un impact positif sur le chevalier cuirré, et bien ça va se traduire directement dans les recensements de chevalier cuirré qui sont faits relativement annuellement par le ministère de l'Environnement.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous remercie beaucoup, madame Mancion, monsieur Bannester. Merci pour votre présentation.

Nicolas Bannester-Marchand

Merci à vous. Bonne journée.

Prunelle Thibault-Bédard

Bonne journée.

Alexandre Richard, citoyen (DM23 et DM23.1)

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons passer à notre troisième présentation, autre présentation à distance. Monsieur Alexandre Richard. Et monsieur Richard a un support visuel avec sa présentation. Monsieur Richard, est-ce que vous êtes avec nous?

Alexandre Richard

Oui, je suis avec vous. Vous, est-ce que vous m'entendez?

Prunelle Thibault-Bédard

On vous entend. On ne vous voit pas, mais on vous entend. Et vous aviez... Voici, on voit votre présentation. Alors, on serait prêt à débiter. Pour le changement des pages de votre

présentation, monsieur Richard, il va falloir demander... Est-ce que c'est vous qui partagez, monsieur Richard, ou c'est partagé en régie?

Alexandre Richard

Non. C'est partagé par votre équipe.

Prunelle Thibault-Bédard

Par notre équipe. Parfait, donc assurez-vous d'indiquer clairement quand c'est le temps de changer de page.

Alexandre Richard

D'accord.

Prunelle Thibault-Bédard

On vous écoute.

Alexandre Richard

Donc, oui je vais vous présenter en fait un résumé de mon mémoire qui s'intitule *Enjeux liés à la croissance du trafic maritime*. Vous pouvez passer à la prochaine diapositive s'il vous plaît. Donc ici, j'explique en fait mes préoccupations par rapport à la croissance projetée du flux de matières. Donc, l'ajout de l'infrastructure est susceptible d'assurer une croissance du transport des matières transbordées avec tous les impacts et effets cumulatifs. Donc, en gros, ce que je veux apporter ici à la commission, c'est que le cumul des projets d'import-export accentue les risques pour les prochaines générations. Donc, à ça est liée une responsabilité de gestion des contaminants qui est induite par l'ajout du projet alors que présentement, nous ne sommes pas en mesure de traiter adéquatement les volumes actuels. Donc, en lien avec le projet, par exemple, l'initiateur stipule qu'il y aura 14 600 voyages de camions par année. Donc, c'est une augmentation en fait du volume de véhicules lourds qui va transporter les matières puis ces matières là par la suite ils peuvent générer une pression accentuée sur les ressources. Donc, s'il y a une croissance projetée des matières, toutes ces matières-là, on devra les traiter. Donc, c'est le point que je veux apporter ici avec cette diapositive-là.

Je vous demanderais de passer à la prochaine, s'il vous plaît. Donc ici, c'est en fait la croissance historique du flux de matières, tout ce qu'on a fait avant aujourd'hui. Je demande en fait par rapport à la loi du développement durable d'appliquer le principe d'accès au savoir. Donc, tout ce qui transite par un port devrait être normalement être rendu public parce que justement, il y a une responsabilité liée sur toute l'ensemble du cycle de vie des matières. Donc, par exemple, on importe... On a vu qu'il y a eu une croissance. Si on regarde le tableau qui est intitulé *Évolution du vrac solide sur le Saint-Laurent entre 2020 et 2024*, on voit qu'il y a eu une augmentation en fait des mégatonnes de 2020 à 2024. Donc, tout ça, ça représente une responsabilité sur l'ensemble du cycle de vie. Donc, responsabilité élargie de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. C'est pas tout de transiter les matières, il faut ensuite les traiter pendant toute la durée de vie. Donc, je demande le dépôt d'une liste exhaustive des matières qui ont été historiquement transbordées ainsi que des statistiques officielles. On s'entend que dans les documents qui ont été déposés à la commission, soit que ça a été caviardé, soit qu'il y

a eu des demandes de caviardage ou de non-divulgaration publique. Ça fait pas de sens. Ça respecte pas les principes d'accès au savoir de la *Loi sur le développement durable*. Donc, je demande officiellement le dépôt d'une liste exhaustive des matières.

Prochaine diapositive, s'il vous plaît. Oui, je vais continuer, vous pouvez laisser là, mais en lien avec mes propos précédents, il y a aussi des documents qui ont été déposés en fait avec DQ11.2 qui visent exactement l'augmentation de la production de nouvelles exportations, donc ça c'est une responsabilité qui va être éventuellement liée, et aussi un autre document qui a été déposé, je crois, par le provincial. Il y a une stratégie maritime qui vise à augmenter, en fait, le volume en tonnes. Donc, ça augmente aussi les responsabilités par rapport à ça. Donc, par rapport à tous ces chiffres-là, qu'on n'a pas vraiment, qui sont un peu caviardés. Il y a aussi des documents qui sont classifiés et des documents qui sont non classifiés par le fédéral. Donc, ce serait important que la commission prenne compte de l'ensemble, du volume, du bilan de masse, de toutes les importations et exportations pour pouvoir évaluer les effets et les impacts cumulatifs.

Donc... Ici, pour cette diapositive-là, j'explique le risque de concrétiser l'augmentation de la propagation des contaminants dans l'environnement, ainsi que la poursuite de l'outrepassement des limites planétaires. Donc, ce que la commission devrait tenir compte, c'est est-ce que ce projet-là va faire en sorte qu'on va continuer de concrétiser la poursuite de l'outrepassement de ces sept limites-là. Comme vous pouvez le voir dans le tableau. Donc, c'est sûr que c'est la question. Si on vise une croissance, bien, est-ce que ça va impacter ça? Si oui, à quel point? Donc, c'est la question. Puis, est-ce qu'il existe un mécanisme de limitation de la croissance des importations et des exportations, ainsi que de l'utilisation des combustibles fossiles? Donc, c'est un grand point d'interrogation. Je vous invite à pousser là-dessus pour obtenir des réponses. Vous pouvez passer à la prochaine diapositive, s'il vous plaît?

Donc, il y a une augmentation des risques qui est induite par l'ajout d'infrastructures, puis ces infrastructures-là, c'est des infrastructures stratégiques qui permettent de faciliter la surconsommation des ressources, tant renouvelables que non renouvelables. Donc, on vise une croissance, mais si cette croissance-là vise à augmenter une surconsommation qui n'est pas nécessairement utile, c'est là le fond de la question. Donc, par exemple, il y a le transbordement des sels de voirie et des engrais de synthèse pour l'agriculture qui accentue les risques de contamination de l'eau ainsi qu'une dégradation de la qualité des sols. Donc, par exemple, à même les sels de voiries, on les utilise, on les étend dans la rue, ça commence... ça arrive par le port, ensuite c'est transbordé partout sur les routes, puis les particules d'usure des pneus et de freins s'ajoutent à ces sels-là, qui font en sorte que ça se lessive dans le Saint-Laurent, puis ça se retrouve ultimement à contaminer l'environnement. Donc c'est beaucoup plus difficile à traiter une fois qu'on les a épandus partout par exemple puis tout mélangé ensemble. Donc, vous pouvez passer à la prochaine diapositive, s'il vous plaît.

Donc, les mécanismes de régulation actuellement en place omettent d'intégrer et de reconnaître les complexités inhérentes aux externalités reportées dans le temps. Donc, comme je l'expliquais tantôt, ça fait pas de sens de continuer à faire croître les volumes de matières transbordées pour venir... une supposée croissance économique qui est factice. Parce qu'en fait, si on tient compte... que pendant toute la durée de vie de la matière qui a été importée ou

transbordée, on en est responsable, bien je crois pas qu'il y a beaucoup de gens qui vont faire des profits.

Donc, je recommande d'appliquer le principe de précaution en refusant de recommander la mise en œuvre du projet puis subsidiairement, advenant que les gens décident de changer des lois ou d'appliquer des manœuvres pour le réaliser, je recommande de réaliser une étude des impacts cumulatifs intégrant le cycle de vie des matières qui seront transbordées par le port, en tenant compte des opérations des autres ports. Juste à côté, à Contrecoeur, on parle d'impacts sur le chevalier cuivré, à Sorel, c'est pas très loin, on a encore le chevalier cuivré. Par la suite, si on suit le bassin versant, on s'en va dans la pouponnière des bélugas puis tous les contaminants se retrouvent à même ces mammifères. Donc, l'ensemble des activités humaines est susceptible de porter cumulativement atteinte à la qualité de l'environnement.

Donc, pour conclure, rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme, faire d'autres gestions des cumulatifs des intrants et des extrants bien il est légué aux prochaines générations. On a peut-être eu dans le passé l'impression de faire des profits, mais quand on se rend compte de l'ampleur de la décontamination qui est à venir, puis des impacts cumulés, il n'y a pas eu aucun profit depuis le début à mon avis. Donc, je vous invite à creuser là-dessus. Je sais pas s'il me reste un petit peu de temps, je crois que je suis pas mal à la fin.

Prunelle Thibault-Bédard

Il vous reste encore quelques minutes. Six pour être précise.

Alexandre Richard

C'est parfait, donc je peux peut-être parler un peu... Je vais reprendre quelques points de mon mémoire. Oui, c'est ça. On revient à la page 1. J'ai parlé, en fait, de la divulgation des effets rebonds potentiels. Donc, c'est pas juste... Ce que je veux dire par là, c'est que des effets rebonds, quand on importe des matières, c'est vraiment échelonné sur une période temporelle très très longue qui implique la durée de vie complète du produit. Donc c'est important d'intégrer ça dans l'analyse économique, parce que présentement, je ne crois pas que c'est fait. J'ai comme l'impression que soit que c'est en partie fait, mais pas fait dans son entièreté. Donc, c'est ça qui remet la justification du projet fermement en question.

Donc, aussi, j'ai parlé... que les navires sont des vecteurs d'espèces envahissantes, c'est sûr que ça peut transporter toutes sortes de bibittes puis de problèmes qu'on n'est pas au courant encore. Donc, limiter l'augmentation des infrastructures, la croissance ou l'installation des infrastructures existantes, sa surutilisation ou son ajout, bien c'est sûr que ça vient augmenter tous les risques de propagation. Donc, c'est sûr que plus qu'on augmente le nombre de volumes à traiter, plus qu'on risque d'avoir de problèmes dans le futur. C'est comme un peu jouer à la loterie, mais... en sachant à l'avance que ça va être reporté sur le dos des prochaines générations. Donc, je vais conclure là-dessus, puis je vais vous laisser le temps de poser des questions si vous en avez. Merci de m'avoir écouté.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci à vous, monsieur Richard. Oui, j'ai quelques questions. Dans votre mémoire, vous indiquez que l'analyse du projet implique nécessairement l'inclusion des impacts sociaux et

environnementaux directs, indirects et induits, tant positifs que négatifs. Toutefois, vous semblez être d'avis qu'il y a certains de ces impacts qui ont manifestement pas tous été divulgués dans l'étude d'impact, je vous cite, je... J'aimerais savoir, vous avez dans votre présentation mentionné la responsabilité pour la gestion des matières tout au long de leur cycle de vie. Est-ce que vous diriez que c'est à votre avis l'élément majeur qui aurait été insuffisamment traité ou occulté dans l'étude d'impact, si on devait en nommer un parmi ceux que vous mettez de l'avant?

Alexandre Richard

Oui, je dirais que c'est un des éléments majeurs, parce que ça implique une période, une temporalité, en fait, une plage temporelle qui est vraiment, vraiment, vraiment large, selon les intrants, qu'on n'a pas nécessairement tous là. Ça a pas été divulgué, les intrants ont pas été divulgués de façon claire, puis leur utilisation dans le temps non plus. Donc, ça serait précipité d'autoriser le projet, à mon avis, oui, en fait. Puis, quand on parle d'impact direct, indirect et induit, vous pouvez peut-être faire référence à... moi, j'ai pas fait une liste, mais quand il y a une analyse des impacts économiques, en fait, une fois l'analyse économique des impacts directs, indirects et induits, bien ça pourrait être fait, par exemple, si l'étude serait crédible, qu'elle a été déposée, ça peut être fait pour l'ensemble des effets rebonds en fait qui sont liés à l'importation des matières. C'est excessivement complexe, je comprends, c'est pour ça que je recommande de ne pas autoriser le projet puis peut-être d'approfondir plus sur ce sujet-là.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Et pour revenir à cette responsabilité quant à la matière transbordée sur tout son cycle de vie, est-ce que vous êtes d'avis que cette responsabilité revient à l'initiateur ou est-ce que c'est une responsabilité qui est un peu plus large, qui est portée par d'autres acteurs également?

Alexandre Richard

Je pense sincèrement que c'est un choix de société. C'est sûr que l'initiateur, lui, est probablement une entreprise à but lucratif, donc son principal objectif est de générer des profits. Donc, c'est sûr que sa responsabilité, il va carrément tenter de la limiter, c'est sûr, mais vu qu'il est l'initiateur du projet, je crois sincèrement qu'il est le déclencheur, en fait, d'éventuels recours possibles aussi concernant des problématiques futures liées à l'importation additionnelle de tout ce qui peut être possible d'importer. Vu qu'il est l'initiateur du projet, il y a une responsabilité particulière parce qu'on peut pas faire fi des connaissances qui ont évolué depuis le temps. Puis là, c'est comme si l'initiateur agissait encore comme dans les années 80, à mon avis. Donc, c'est sûr que oui, il a une responsabilité plus grande, mais c'est une responsabilité, à mon avis, aussi, de l'ensemble de toute la chaîne incluant les consommateurs, le MTQ qui importe du sel, peut-être qu'il n'y a pas besoin d'en importer autant? Vise-t-il à réduire de répandre le sel sur toutes les routes? Qui se mélange à toutes les particules de pneus, par exemple. C'est un exemple. Bien c'est sûr que je comprends que c'est une responsabilité partagée.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci pour votre réponse. Merci beaucoup pour votre mémoire et votre présentation, monsieur Richard.

Alexandre Richard

Merci de m'avoir écouté.

Prunelle Thibault-Bédard

Avec plaisir.

François Beaulne, pour Sécurité Ferroviaire Rive-Sud (DM24)

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons poursuivre avec une dernière présentation avant la pause. Ce sera celle de l'organisme Sécurité Ferroviaire Rive-Sud, représenté par monsieur François Beaulne. Je vous invite à vous approcher.

François Beaulne

Bonjour.

Prunelle Thibault-Bédard

Bonjour.

François Beaulne

D'emblée, madame la présidente, permettez-moi de féliciter le BAPE pour cette initiative et puis la façon exemplaire dont se déroulent les consultations et les efforts pour inciter les partis concernés, les citoyens, à faire valoir leur point de vue. Alors, ceci étant dit, je vais vous présenter sommairement le mémoire qu'on a déposé et puis, par la suite, je pourrai répondre à vos questions. D'abord, qui nous sommes? Constituée en 2015 à Boucherville sous forme de comité citoyen, dans la foulée de la tragédie fortement médiatisée de Lac-Mégantic dans laquelle avait péri 48 personnes, Sécurité Ferroviaire Rive-Sud s'est transformée en 2025 en OBNL. Sa mission : veiller à ce que les projets industriels et commerciaux majeurs se développant dans les municipalités du tronçon Sorel de la voie ferrée du CN, de Saint-Lambert, Longueuil, Boucherville, Varennes, Verchères, Contrecoeur et Sorel-Tracy, se fassent dans une vision de développement durable. Cette vision vise à arrimer, d'une part, l'optimisation de ces projets, dans les meilleures conditions sécuritaires possibles du transport des marchandises et des personnes et d'autre part, le respect de l'environnement humain ainsi que la qualité de vie des populations concernées.

Nos préoccupations par rapport au projet de QSL. D'abord, l'aspect sécuritaire du transport de marchandises traversant les zones résidentielles. SFRS porte une attention particulière sur ce corridor ferroviaire du CN, où des convois de marchandises et de matières dangereuses traversent des secteurs résidentiels fortement habités, principalement à Boucherville et Varennes et, dans une moindre mesure, à Verchères. Nos interventions des dernières années ont surtout porté sur le projet d'expansion du port de Montréal à Contrecoeur et les impacts de sa desserte ferroviaire. En janvier 2026, SFRS a demandé en vain notamment que le CN rende publique sa stratégie de desserte ferroviaire du futur terminal de Contrecoeur, que soient

rendues publiques les études concernant les risques pour la sécurité, les nuisances et les conséquences humaines et sociales, qu'un débat public porte sur la cohabitation entre le développement du port, les villes et les quartiers traversés par le chemin de fer, qu'une réflexion soit menée sur un réaménagement global du réseau ferroviaire et de l'aménagement du territoire. Plus récemment, au cours de l'été, nous avons fait voter des résolutions par la Ville de Contrecoeur, la Ville de Varennes, la Ville de Boucherville, appuyant une consultation publique sur la desserte ferroviaire du projet particulièrement de Contrecoeur à Boucherville et Varennes.

Cette préoccupation que je vous exprime aujourd'hui n'est pas nouvelle puisque dès 2015, appuyée par une pétition signée par plus de 6 000 citoyens de la ville de Boucherville, et ça je le souligne, à une époque où les pétitions électroniques n'étaient pas acceptées, il fallait faire signer ça à la main une par une. SFRS demandait l'étude d'un tracé ferroviaire permettant d'éviter les secteurs résidentiels peuplés entre Saint-Lambert et Sorel-Tracy. En novembre 2024, nous intervenions après un déraillement dans la gare de triage du CN à Longueuil en soulignant les enjeux associés au transport de matières dangereuses dans les zones habitées. En juillet dernier, nous nous sommes prononcés également sur les préoccupations que soulevait, en matière de transport ferroviaire, le déraillement à Repentigny. Et plus récemment, nous participions, en collaboration avec la Ville de Boucherville, à la mobilisation de la participation citoyenne à une consultation publique de 2 270 participants qui a révélé une forte préoccupation chez 91 % des répondants concernant l'augmentation anticipée du trafic ferroviaire lié au terminal de Contrecoeur, une augmentation qui pouvait ou qui pourrait évidemment accroître les risques d'accident.

Notre deuxième préoccupation, c'est l'impact cumulatif des divers projets passés et à venir sur la desserte ferroviaire. En 10 ans, de 2016 à 2026, un constat s'impose : en privilégiant les projets ayant une dimension commerciale, industrielle, logistique, technologique ou énergétique significative, Varennes et Contrecoeur se sont affirmées comme des pôles industrialo-logistiques, tandis que Longueuil a reconnu une forte spécialisation dans l'aérospatiale et les technologies avancées. De son côté, Sorel-Tracy a été désignée l'une des cinq zones industrialo-portuaires du Québec et compte bien se positionner favorablement pour bénéficier des retombées de la stratégie maritime du Saint-Laurent du gouvernement du Québec et des contrats accordés par éventuellement par le fédéral aux chantiers maritimes de la Davie à Lévis. La construction du nouveau quai de QSL s'inscrit dans cette mouvance. Tous ces projets ont en commun de fonder leur attractivité, notamment sur leur proximité des autoroutes A30 et A20, ainsi que l'accès à une desserte par chemin de fer, justifiant ainsi la pertinence d'examiner leur impact sur l'effet cumulatif du transport de marchandises, dangereuses ou non, sur ce tronçon, plus particulièrement, l'impact du projet QSL.

Le projet de nouveau quai de QSL dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy, la ZIP comme on l'appelle, pourrait avoir un effet important sur la répartition des marchandises entre le camion, le rail et le transport maritime. Dans la version soumise à l'évaluation environnementale en 2025 par le promoteur, l'intermodalité ferroviaire n'était plus une composante du terminal. Toutefois, en septembre 2026, QSL a déposé au BAPE un scénario ferroviaire chiffré, ce qui permet d'examiner ce que pourrait être un recours accru aux transports par chemin de fer. Le nouveau terminal serait construit dans la zone industrialo-portuaire, secteur Saint-Laurent, sur le site de l'ancienne centrale thermique de Tracy. Il comprendrait notamment un quai flottant, des zones d'entreposage et des équipements de transfert. Dans son estimation annuelle du nombre

de trains, scénario ferroviaire déposé en 2026, QSL arrive à un ordre de grandeur d'environ 26 trains par année qui s'ajouteraient à ceux prévus pour desservir le port de Montréal à Contrecoeur. Ce n'est, à cette étape-ci du projet, et je tiens à le souligner, qu'une estimation que seul l'avenir confirmera.

Toutefois, à notre avis, elle est un signe avant-coureur que l'opérationnalisation de ce projet entraînera tôt ou tard une augmentation du transport par chemin de fer sur la seule voie ferrée existante qui traverse présentement des quartiers résidentiels. Dans son estimation annuelle, économie de kilométrage, train vs camion, déposé elle aussi en 2026, QSL explore le potentiel de substitution camion-train pour le transport de marchandises transitant par son terminal, pour en arriver à la conclusion que le rail pourrait devenir un complément au camion, particulièrement pour les marchandises lourdes et massives. Toutefois, le projet actuellement autorisé n'intègre pas encore le rail comme composante principale du nouveau terminal. En conséquence, l'effet environnemental et routier dépendra beaucoup de la répartition finale entre camion et train, un terminal fonctionnant principalement avec des navires et des camions accroîtrait le camionnage régional, un terminal évoluant plutôt vers le navire, le train et le camion pourrait davantage réduire les déplacements routiers de longues distances.

Puisque dans ses documents promotionnels, QSL mentionne comme un avantage comparatif le fait d'avoir accès à une desserte ferroviaire, il nous apparaît pertinent de recevoir du promoteur une indication prospective plus précise de l'impact cumulatif que pourrait avoir son projet sur l'utilisation de la voie ferrée du CN à court, moyen et long termes. Troisième préoccupation qui nous interpelle : le développement en silo de grands projets industriels et commerciaux de la région. Dans le mémoire, j'ai un petit tableau qui récapitule l'ensemble des projets qui se sont implantés ou qui sont en voie d'implantation de 2016 à 2026 dans le long du tronçon de Boucherville... de Longueuil à Sorel. Et ces dossiers sont toutefois, je tiens à le mentionner, à des stades très différents. Il y a certains de ces projets-là qui sont opérationnels, certains sont en construction, mais il s'en dégage, néanmoins, certains constats.

D'abord, les quatre villes forment en réalité un continuum économique assez cohérent avec quatre créneaux complémentaires. Ensuite, une concentration de plusieurs milliards de dollars de projets industriels, commerciaux, logistiques et technologiques dans ce quadrilatère au cours de la dernière décennie. Ensuite, le développement en silo de ces grands projets sans aucune concertation régionale sur l'impact cumulatif qu'ils pourraient avoir sur l'engorgement des autoroutes qui les desservent, principalement l'autoroute 20 et l'autoroute 30, l'augmentation des gaz à effet de serre en résultant, l'impact sur l'environnement humain et la qualité de vie des populations concernées. Et finalement, le manque de sensibilisation et l'absence de concertation régionale entre les autorités municipales concernées pour en favoriser l'acceptabilité sociale par les populations du tronçon Sorel de la voie ferrée du CN.

Nous souhaitons que dans ces conclusions, le BAPE prenne en considération les impacts négatifs de la conception de grands projets industriels et commerciaux structurants en silo, afin d'en optimiser l'opérationnalisation, favoriser leur acceptabilité sociale, s'assurer qu'ils respectent les normes environnementales en vigueur et qu'ils ne perturbent pas indûment la qualité de vie des citoyens à l'extérieur de leur périmètre immédiat. Quatrième préoccupation, éviter les erreurs du BAPE de 1991. Peu de personnes s'en souviennent peut-être, mais ce n'est pas la première fois que le BAPE est appelé à évaluer les impacts de projets industriels

significatifs impliquant la subdivision Sorel de la voie ferrée du CN. En fait, une des premières consultations publiques du BAPE depuis sa création fut en rapport avec la décision du gouvernement du Québec au début des années 1990 d'implanter à Varennes le projet Soligaz d'enfouissement de liquide de gaz naturel sur le site de l'usine Pétrumont, acquise par sa société d'État, la SGF. Il était prévu que ce projet, inspiré d'une technologie française, serait alimenté par des convois de train transportant des liquides de gaz naturels hautement explosifs et inflammables à travers des zones fortement résidentielles de Boucherville et Varennes.

Comme il fallait s'y attendre, le projet souleva de vives inquiétudes chez les populations des deux villes concernées et enclencha une collaboration exceptionnelle entre les autorités municipales des deux municipalités en vue de déplacer la voie ferrée du CN à l'extérieur des zones résidentielles. Alors que le dossier Soligaz et celui de déplacement de la voie ferrée Boucherville-Varennes étaient étroitement liés dans le temps et les enjeux, le BAPE décida de les traiter comme deux mandats distincts, comme en témoignent ces deux rapports publiés en 1991 sur ce projet. Il ressortait de ces rapports les constats suivants. D'abord, une voie ferrée déjà fortement utilisée pour le transport de matières dangereuses. Deuxièmement, une croissance considérable prévisible du transport de matières dangereuses, le BAPE prévoyant déjà qu'une expansion éventuelle du port de Montréal à Contrecoeur pourrait encore accroître l'achalandage ferroviaire et le transport des matières dangereuses sur cette voie ferrée. On parle de 1991, il y a 30 ans.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous indique qu'il vous reste une minute, monsieur Beaulne.

François Beaulne

Alors, finalement, pour résumer la dimension du BAPE particulièrement, nous constatons que la voie ferrée non seulement est encore là, mais elle est appelée à prendre encore plus d'importance comme infrastructure majeure. Donc, nous recommandons trois choses, essentiellement, puis je termine là-dessus. D'abord, concernant l'aspect sécuritaire du transport de marchandises traversant les zones résidentielles de la subdivision Sorel de la voie ferrée du CN, que le BAPE reconnaisse que l'impact de la desserte ferroviaire est demeuré l'angle mort de l'évaluation d'impacts des projets industriels et économiques jalonnant ce tronçon, y compris celui de QSL. CFRL, nous ne nous opposons pas au développement économique régional, ni au port de Contrecoeur, ni au projet du quai de Sorel, mais nous souhaitons que les conséquences de l'augmentation du trafic ferroviaire soient intégrées à la planification de ces projets.

Deuxièmement, concernant le développement en silo, qui a jusqu'ici caractérisé la mise en chantier de ces projets, que le BAPE recommande une révision de l'aménagement du territoire dans une perspective de développement durable basée sur une concertation régionale, un partage équitable des retombées positives et négatives des projets et un objectif d'optimisation des projets dans le respect de l'environnement humain et de la qualité de vie des populations concernées. Et finalement, concernant son évaluation des impacts ferroviaires du projet de QSL, que le BAPE tire les leçons de son évaluation du projet Soligaz de 1991 à Varennes et recommande d'examiner les projets en cours ou à venir en fonction de la maximisation du transport ferroviaire et des aménagements de la voie ferrée requis pour atteindre cet objectif.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup, monsieur Beaulne. Je me permets de préciser un petit élément en lien avec la référence que vous avez fait à des mandats antérieurs du BAPE. Ce n'est pas le BAPE qui choisit ses mandats, mais bien les mandats nous sont donnés par le ministre ou la ministre responsable de l'Environnement. Alors la décision de regrouper ou séparer des projets n'est pas entre nos mains. Ceci dit, j'ai bien entendu votre position à l'égard des évaluations qui ont eu lieu à l'époque. Ma question, vous avez parlé de manque de concertation et vous reconnaissez également que le volet desserte ferroviaire est un volet potentiel du projet, mais non encore confirmé. Si jamais ce volet-là devait se mettre en branle à court ou moyenne échéance, quelles seraient selon vous... quelles seraient vos attentes, j'entends que vous parlez au nom de votre organisme, quant au processus d'information et de consultation qui devraient avoir lieu, préalablement à ce développement en lien avec le projet.

François Beaulne

Écoutez, au niveau de l'aspect strictement transport ferroviaire du projet de QSL, notre objectif ici c'est de principalement, indépendamment des projections qui soient faites, c'est de souligner que ce projet-là vient ajouter à la tendance qui est fort manifeste depuis les 10-15 dernières années, que cette voie ferrée-là est en train de devenir, à toute fin pratique, est en train d'être consacrée comme infrastructure de transport significative au même titre que les deux autoroutes; l'autoroute 20 et l'autoroute 30. Alors, dans ce contexte-là, nous, tout ce qu'on souhaite, c'est qu'on ne met pas en question les projections de QSL et quoi que ce soit. Tout ce qu'on note, c'est qu'indépendamment des chiffres en bout de piste qui nous parviennent, il reste que il faut prendre acte que ça va avoir un effet cumulatif sur le nombre de convois de trains, le transport de ces convois-là à travers des zones résidentielles et qu'il faut prendre en considération cet ajout, qu'elle soit significative ou non, de train quand même. Le projet prévoit 26 trains de plus par année, ça pourrait être plus également, certainement pas moins.

Alors, et si on ajoute à ça la désirabilité que pour toutes sortes d'autres effets environnementaux, que ce soit les effets à gaz de serre, l'usure des routes, le besoin d'entretien accru des autoroutes ou même que certains veulent ajouter des pistes supplémentaires, des voies supplémentaires. Bon, que soient prises en considération toutes ces données-là et je terminerai mon commentaire là-dessus en rappelant qu'il y a 5 ans, à peu près, en 2020 je pense, le gouvernement du Québec, le ministre Bonnardel, qui était ministre des Transports à l'époque, a tenu une consultation publique à laquelle on a participé, à laquelle ont participé la plupart des villes de la région sur la maximisation du chemin de fer au Québec pour toutes sortes de raisons, à la fois économiques, environnementales et autres. Alors, ça s'insère là-dedans.

Prunelle Thibault-Bédard

Brièvement, pour être certaine que je vous comprends bien, vous voulez dire que les impacts potentiels de la desserte ferroviaire devraient être étudiés dès maintenant dans le cadre de l'audience dans laquelle on se trouve, bien que ce volet du projet ne soit pas encore confirmé?

François Beaulne

Effectivement.

Prunelle Thibault-Bédard

C'est bien votre message?

François Beaulne

Effectivement.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. Je vous comprends bien. Merci beaucoup, monsieur Beaulne, pour votre contribution.

François Beaulne

Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons maintenant prendre une courte pause, une quinzaine de minutes. Au retour, nous avons deux présentations qui étaient prévues à l'horaire et nous avons également deux personnes qui se sont ajoutées pour des interventions spontanées. Il est encore possible de vous inscrire pour des interventions spontanées. Si vous désirez le faire, vous pouvez le faire à la table d'accueil à l'arrière de la salle ou à distance en suivant les instructions disponibles dans la section Questions & réponses de la webdiffusion. Durant la pause, je vous invite également à remplir notre court questionnaire pour nous faire part de votre expérience avec le BAPE jusqu'à maintenant. Des copies sont disponibles à la table d'accueil, ainsi qu'en ligne. Nous allons prendre 15 minutes, il est 14 h 53... Nous allons prendre 17 minutes, nous allons revenir à 15 h, pile. Merci. Ah! Non. Je ne sais pas additionner. Mon analyste me dit que je ne sais pas additionner. 15 h 10. C'est pour ça qu'il y a un analyste dans l'équipe pour m'aider avec les mathématiques. 15 h 10. Merci.

Pause

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons reprendre. Je vous invite à prendre vos sièges, s'il vous plaît. Monsieur Pagé, vous pouvez vous diriger vers l'avant, nous allons reprendre directement avec vous. Merci beaucoup. Alors nous reprenons. Tel qu'annoncé, il nous reste deux présentations qui étaient prévues à l'horaire et nous avons toujours deux présentations additionnelles, deux présentations spontanées par la suite.

Michel Pagé, citoyen (DM4)

Prunelle Thibault-Bédard

Nous poursuivons avec monsieur Michel Pagé qui s'installe à l'instant. Bonjour, monsieur Pagé.

Michel Pagé

Bon bien, je peux commencer? Oui?

Prunelle Thibault-Bédard

Oui, nous vous écoutons.

Michel Pagé

Donc, madame la présidente, je vous remercie de m'avoir invité. Je souligne les excellents commentaires de ceux qui m'ont précédé. Je vais essayer de faire aussi bien. J'ai beaucoup trop de points dans mon mémoire pour tous les couvrir aujourd'hui. J'ai 10 points, et chacun des points serait l'objet... Pourrait être l'objet d'un cours. Donc, les points que j'ai, pour les résumer, les différents thèmes : la solidarité pour les effets de bruit, la qualité de l'air pour les citoyens. Je compatis avec eux. L'environnement, selon les Nations Unies, c'est un droit humain. L'environnement, pour la qualité de l'air, c'est un droit humain. C'est directement pertinent pour le cas qui nous intéresse.

Je souligne aussi qu'il y a une rupture dans tout le discours de l'entrepreneur entre l'impact financier, le gain financier, le bénéfice pour la population sont deux notions différentes et on mélange les deux. Ça, c'est très, très important. Un autre point, c'est la santé de l'environnement et santé environnementale et économie écologique. Là aussi, il y a beaucoup de confusion, ça, je vais le reprendre tantôt. Les risques d'explosion. On l'a déjà mentionné, mais pas suffisamment, parce que ce qu'on va manipuler là, c'est littéralement une bombe artisanale. Les pêcheurs d'autrefois, ceux d'aujourd'hui ne font plus ça, mais utiliser une bombe avec du nitrate, un peu d'essence, pour jeter dans l'eau puis faire monter les poissons, c'est ce qu'on a dans l'opération de QSL. On a une bombe potentielle.

L'accès à la nature, je vais beaucoup insister sur ça, ça, ça m'est chaud au cœur, aux berges et au littoral, parce que ce projet-là vient saper le droit fondamental des citoyens à l'accès au littoral et aux berges. Bon, je vais parler d'évaluation architecturale un peu plus tantôt, puis encore une fois ne pas confondre les avantages financiers, les gains financiers avec les bénéfices pour la population. C'est deux éléments différents. Je comprends que dans ce cas-ci, il y a des avantages pour le promoteur, peut-être pour les finances municipales, mais sûrement pas pour les citoyens.

Puis finalement, je vais parler de planification ou réhabilitation après le projet, parce qu'on en a pas parlé. Ils veulent un projet sur 45 ans. C'est totalement inacceptable, une si longue période. Donc voilà les points qu'il y avait dans mon mémoire, c'était beaucoup trop, vous m'avez fait travailler. Ledit projet pose de nombreux problèmes et de diverses manières, par sa conception, ses opérations, ça tant pour les résidents, le public en général, pour la santé des enfants en termes des effets cumulatifs, interactifs et additifs, pour la santé environnementale et la santé de l'environnement. Tout ça compromettrait la qualité de vie en général. Il est entendu que ledit projet est susceptible d'entraîner des effets négatifs et certains de ces effets pourraient être importants tant pour les individus que pour la collectivité et se traduiraient pour la santé populationnelle à une hausse potentielle de la morbidité et la mortalité, à long terme sur la santé publique, d'où l'importance d'avoir un fort *input* de la santé publique, et puis l'Association médicale canadienne.

Maintenant, c'est essentiel de faire le lien entre le socio-affectif social et la santé environnementale et l'environnement et l'économie. Puis là, il est essentiel de faire référence,

de faire un retour sur la lettre à la DSP, direction de la Santé publique, qui est avertie depuis 2024 que la situation qu'elle a dépeinte dans son mémoire de 2024, que cette situation-là risquerait d'être aggravée par ledit projet. Mais j'aimerais aussi faire... ouvrir une parenthèse, parce que le cas de QSL, c'est celui de Limoilou et de Québec. C'est un transport en vrac. Et les difficultés que connaissent les résidents de Québec et de Limoilou sont les difficultés que Sorel et Contrecoeur connaîtra demain. Là, j'ai un encadré avec référence sur des chroniques de journal, de différents journaux sur Limoilou, et puis la protestation, la non-accessibilité sociale des résidents de Limoilou sur les deux projets, les deux projets de QSL. L'un qui est le transport en vrac, l'autre qui sont les conteneurs. Or à Québec, un enjeu environnemental et judiciaire majeur est lié aux activités de manipulation du Port de Québec, et ces entreprises, Arrimage du St-Laurent et QSL, sont intimement liées aux protestations citoyennes à Québec et à Limoilou... Je vais donc vous laisser le lire dans le mémoire. Donc, on revit la même situation de projet mal ficelé, sans trop de préoccupation pour les citoyens.

Je vais aborder une thèse qui va peut-être vous faire sourciller puisque vous êtes avocate, qui est une thèse que moi, me tient à cœur. C'est l'accès à la nature, aux berges, à l'eau et au littoral. J'ai fait cette année, l'année passée, deux fois la longueur jusqu'en Gaspésie et le long du Saint-Laurent. Donc, je me suis tapé 12 000 km et j'ai fait de l'observation, en gros. Partout on voit que l'accès au littoral, aux berges, à l'eau, est limité par les infrastructures nouvelles qu'on fait pousser le long du fleuve. Il faut s'interroger sur cette question-là. Donc étudions la situation du problème sous l'angle du droit citoyen patrimonial, au bien collectif inaliénable qu'est l'accès à l'eau, aux berges et au littoral. C'est un droit fondamental, dont on commence à parler un peu. Un conflit entre biens publics et profits privés s'établirait ainsi. Le détournement du droit collectif, le cœur du message d'un mouvement citoyen et de groupes de citoyens est que le fleuve Saint-Laurent appartient à tous les citoyens, à la nation. L'implantation d'un quai industriel privé de 140 ou 150 km plus le déplacement des bateaux et des barges vient bloquer l'usage naturel, récréatif et visuel du littoral pour la communauté, convertissant une zone collective en une zone de profits pour une corporation privée. La cohabitation devient impossible. L'accaparement de la rive par le terminal de marchandises de QSL créerait une rupture permanente de l'accès public au fleuve dans ce secteur.

C'est indirectement, mais intrinsèquement pour ces raisons que le projet est totalement inacceptable et sera de plus en plus contesté par les citoyens et par des organismes de protection des berges et de l'eau. Les citoyens y dénoncent la dégradation annoncée de l'écosystème riverain, atteinte à la faune, perte de quiétude, détérioration de la qualité de vie au profit d'intérêts industriels privés. Nous souhaitons faire valoir, avec insistance, que l'accès au fleuve et des rives constitue une notion fondamentale de liberté. Cette liberté n'est pas abstraite, elle s'enracine dans notre histoire, dans notre rapport au territoire, dans la manière dont le fleuve structure notre identité collective. La privatisation ou l'entrave, la dégradation de cet accès, sont perçues comme une atteinte directe à ce droit vécu, partagé et transmis. Dans ce cadre, on ne peut pas parler à la fois de gains financiers pour l'entreprise et à la fois de mainmise d'assise foncier ou maritime d'un bien collectif par une entreprise privée. Ces termes sont tout à fait justes et pertinents d'un point de vue économique, juridique et politique. Ils décrivent avec pertinence et force les tensions classiques entre les intérêts corporatifs et le bien commun.

Bon, ça va être un peu long, mais le gain financier pour l'entreprise, l'installation d'une infrastructure privée comme un quai ou un terminal sur un axe stratégique comme le fleuve, répond directement à une logique de maximisation des profits. Cela permet à l'entreprise de réduire ses coûts logistiques, d'accélérer l'import, l'export de matières et le volume des matières premières et d'augmenter ses marges bénéficiaires. Externalité toutefois négative. Le quai est entièrement privatisé, il va à l'entreprise et à ses actionnaires, tandis que les risques environnementaux sur l'eau, l'air, la pollution, etc., et les coûts de surveillance policière et environnementale sont socialisés, c'est-à-dire assumés par la collectivité. Donc, on paie doublement, à la fois par les subventions et à la fois par les effets indirects. La mainmise d'assise foncière ou maritime. Ce terme est également juste. En installant une structure fixe ou semi-permanente sur le fleuve, l'entreprise réalise une forme d'appropriation exclusive d'une portion de l'espace public. Même si l'entreprise n'obtient pas un droit de propriété, un titre de propriété absolu, le fleuve, le lit du fleuve restant de domaine public, l'octroi d'un permis d'occupation et d'un droit de superficie lui confère un usage exclusif. Elle exerce ici une mainmise physique et fonctionnelle qui exclut de fait les autres usagers, les citoyens. La zone d'exclusion autour du quai, les périmètres de sécurité maritime, terrestre, etc., interdiraient l'accès aux citoyens, aux pêcheurs et aux plaisanciers, réduisant d'autant la portion accessible au fleuve.

Bon, alors là, il y a une notion fondamentale aussi dans le domaine légal, c'est que ce qui appartient à la communauté vient finalement d'être passé au domaine privé, vient d'être placé sous la dominance d'un promoteur privé. Entendez qu'un conflit d'usage s'installe lorsque l'entreprise privée exploite cette ressource terrestre et maritime sur le fleuve, comme d'ailleurs dans d'autres types de projet, la formulation est donc irréprochable de dire qu'il s'agit bel et bien d'une privatisation des gains financiers, rendue possible par la mainmise spatiale, foncière et maritime sur un bien collectif : l'eau et le littoral. En s'appropriant *de facto* l'accès, l'usage et la fonctionnalité d'une portion du domaine public fluvial, le promoteur transforme un espace relevant du droit commun en une zone opératoire contrôlée, dont les bénéfices sont exclusivement privés, alors que les coûts, les nuisances, les risques sont assumés par la collectivité.

L'évaluation architecturale, il faut aborder ce point. L'évaluation du design architectural, cette immense structure de 150 m de long plus les bateaux qui vont tourner autour, on aurait pu penser que cela aurait pu faire l'objet d'une consultation auprès des citoyens ou d'organismes sérieux en architecture. Et apparaît dès lors indispensable de repenser le design et l'architecture proposés, sous l'ensemble des paramètres que j'ai nommés, mais aussi que tous les autres ont nommés auparavant, afin d'en mesurer pleinement les impacts.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous indique qu'il vous reste deux minutes.

Michel Pagé

Deux minutes. Ah! Là, vous m'obligez à terminer promptement. J'ai bien confiance que vous allez lire le mémoire au complet, que vous saurez voir les points.

Prunelle Thibault-Bédard

Nous l'avons déjà lu au complet, ne vous inquiétez pas.

Michel Pagé

Oui. Donc, l'évaluation architecturale s'impose avant même d'accepter le projet. En définitive, pour moi, de mon point de vue, le point de vue de plusieurs aussi, ce projet est totalement... inacceptable. Les impacts additifs, cumulatifs et interactifs de la multiplication de projets portuaires se conjuguent avec une dépossession progressive de l'accès aux berges et à l'eau, au bénéfice de promoteurs, mais au détriment de l'environnement. Les promoteurs de surcroît sont subventionnés pour réaliser leurs études dites environnementales et d'ingénierie, tandis que le citoyen, lui, se retrouverait une fois de plus être le dindon de la farce. Une fois les infrastructures construites, l'appartenance collective des berges et des battures juridiques disparaît. Elle ne relève plus que des nouveaux propriétaires privés et non dans la population riveraine.

Je voulais aborder un dernier point, je le mentionne en respectant tout le temps. C'est qu'on n'a pas parlé de la limite du plan ou des obligations de restauration du site après la durée du plan. Le projet est défini pour une trop longue période et on ne dit rien des obligations de restauration. La restauration d'abord des sites qui sont déjà ravagés par les opérations de QSL dans d'autres endroits ou par une exploitation historique sur Sorel-Tracy. Donc, il faut absolument un plan de restructuration initiale des berges, un plan de réhabilitation après la période d'exploitation, une garantie financière couvrant les coûts de désaffectation et de remise en état, une obligation légale pour les promoteurs et la ZIP de planifier la fermeture de leurs installations avant tout début des travaux, une limitation de l'exploitation à une période courte et contrainte, et contrainte de l'exploitation à une réévaluation environnementale périodique. Je vais terminer sur ça pour respecter mon temps et je suis disponible pour répondre à toutes vos questions, ou presque, pourvu que ça touche pas trop le point légal.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous remercie, monsieur Pagé.

Michel Pagé

Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

La commission a effectivement quelques questions pour vous sur deux thématiques. La première, dans votre mémoire, et vous l'avez... c'est un des points que vous avez mis de l'avant dans votre présentation, vous enjoignez le lecteur à ne pas confondre avantage financier et bien commun. Vous mettez donc dans la balance d'une part les impacts sociaux et environnementaux du projet et, d'autre part, le fait que ce projet-là répondrait à des intérêts de nature privée. Est-ce que ce commentaire-là, de votre part, est-ce qu'on peut faire un lien avec les retombées économiques du projet? Êtes-vous d'avis que les retombées économiques sont peut-être insuffisamment partagées? Comment est-ce qu'on pourrait réconcilier le projet et le bien commun? Est-ce que c'est possible à votre avis?

Michel Pagé

Il faut retourner à la base de ce qu'est l'économie. On n'a pas parlé d'économie, on a parlé de retombées puis de bénéfices pour le promoteur. Mais on n'a pas parlé d'économie. Économie, c'est de l'ordre dans sa maison. Au niveau philosophique, l'économie, c'est de l'ordre dans sa maison. Alors qu'ici on a parlé de désordre puis de gains pour un promoteur, sans parler de... Donc, en économie sociale, on parle de coût-bénéfice, des études coût-bénéfice. Ça a pas été fait. Il faut faire une étude coût-bénéfice. Retombée, ça veut rien dire. Tout a une retombée. Une feuille d'érable tombe à l'automne, c'est une retombée. Ça veut rien dire.

Donc, ce qui rate, ce qui a pas été là, qui va être fait par une université peut-être, ce sont des études coût-bénéfice pour la région. Et pas seulement de retombées ou dire qu'il va y avoir des impôts, c'est pas ça. Des coûts-bénéfices, quels sont les coûts environnemental, la destruction des terrains, le chevalier cuivré, etc., la destruction des herbiers, etc. Donc ça, ça fait partie des études coûts-bénéfice et ça n'a pas été fait. Tout comme les études hydrologiques n'ont pas été faites. Pas plus qu'à Contrecoeur, d'ailleurs. À Contrecoeur, on n'a pas fait d'études hydrologiques. On a prétendu de faire des mises à jour, mais ça a jamais été fait, alors là, on engendre sur Contrecoeur et puis la multiplication du trafic et puis le creusage sur le lac Saint-Pierre.

Une possibilité, une possibilité, je spécule pas, j'ai lu dans différents domaines, le potentiel d'engendrer le même drame que sur le Mississippi. Que finalement le niveau de l'eau a diminué dans le Mississippi, sur d'autres, la mer d'Aral aussi, ce genre de catastrophe qu'on peut induire par une canalisation large, augmentée, sur le lac Saint-Pierre pour laisser passer de plus en plus de transport maritime et éventuellement de super porte-conteneurs. Ça n'a pas été fait comme étude. Et ce projet-ci, même si on peut dire c'est 35 bateaux, etc., puis ils ont un tonnage limité, plus limité, ils vont participer à ça. Donc, il faut sur le fleuve que des études correctes soient faites afin de situer quelle est la santé du fleuve, où on veut aller avec tout ça, et que la planification qu'on nous promet depuis une quinzaine d'années, sur des études citoyennes, sur une acceptabilité citoyenne, sur le développement, sur la cohérence du territoire, il y a pas de cohérence. Un projet ici, surtout on dit en silo, moi j'ai dit à la pièce, il y a pas de cohérence et on n'a même pas parlé des terres agricoles qu'on détruit de Boucherville à ici. Quoiqu'ici c'est plus sablonneux, donc ça a moins de valeur. Donc vous voyez, on n'a même pas touché à cet aspect-là.

Donc, il faut absolument revenir à ce qui avait été promis depuis une quinzaine... une douzaine d'années avec le gouvernement précédent, avant d'agréer à toutes sortes de projets à la pièce, en solo, sans avoir évalué les impacts interactifs, cumulatifs, additifs. Il faut absolument revenir à une consultation citoyenne puis savoir qu'est-ce qu'on fait avec notre fleuve. Notre fleuve c'est... Moi je... Il y a pas de pays sans fleuve dans notre géographie. Donc, il faut en faire attention puis c'est pas... on laisse pas ça à des projets individuels de petit maire ou de petit promoteur. C'est une responsabilité sociale et qui implique tout le monde et puis on est dû pour une consultation publique sur le sujet. Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question. Arrêtez-moi, parce que je pourrais continuer.

Prunelle Thibault-Bédard

Je m'en doute. Je sens l'inspiration dans vos propos. Je vous amène sur un autre terrain, celui de l'accès public à l'eau. Donc, vous identifiez à votre avis que le projet pourrait occasionner une rupture de l'accès public. Je suis familière avec cette question, je me demande comment cette question s'applique concrètement au projet, étant donné que le terrain dont il est question est un terrain qui jusqu'à tout récemment a été occupé par une autre activité industrielle. On a eu une période de transition durant laquelle on peut dire qu'il était laissé en friche et là on propose une nouvelle activité industrielle. Donc, est-ce que la réalisation du projet viendrait retirer un accès public, à votre avis? Et de quelle manière?

Michel Pagé

Oui, sur deux volets. D'abord, on aurait dû mieux récupérer le terrain ou d'autres terrains sur Sorel qui sont des dépotoirs industriels, laissés dans le fond du Richelieu, sur les berges du Richelieu depuis des années et des années. Et ça, c'est documenté par plein de photos, j'en ai mis deux dans mon rapport. Mais là qui est de la responsabilité des promoteurs et de la Ville de commencer par dépolluer avant d'aller ailleurs. Premier élément. Deuxième élément, c'est qu'il s'agit d'un quai de 150 mètres, de 400-500 pieds. Plus le déplacement des barges et des bateaux, jumelés au déplacement, ça, j'ai pas eu le temps d'en parler, mais je le mentionne entre parenthèses, le danger avec la proximité, la continuité avec le terrain des hydrocarbures. Hydrocarbures et puis produits chimiques agricoles, ça ne va pas ensemble. Bon. Fermer la parenthèse.

Et puis, l'autre, c'est que bon, selon qui est là, finalement, avec les déplacements des matières, ça représente peut-être 600 à 700 pieds sur le fleuve d'une structure qui est là pour demeurer, semble-t-il, si on limite pas sa période. Ça, c'est important de limiter sa période. Donc, on peut plus passer en kayak, en voilier, c'est fini, on peut plus, c'est une zone qui était accessible aux voiliers parce que c'est un peu plus creux vers le centre. Mais avec ce déplacement de bateaux et ce quai qui va s'avancer sur le littoral, parce que c'est pas seulement que les berges, c'est le littoral là, on parle de l'accès à l'eau, oui, mais au plan d'eau, au littoral.

N'ayant plus cet accès-là, c'est plus possible pour moi, ou pour d'autres de passer en kayak sans risquer sa vie, éventuellement, parce qu'avec le déplacement des bateaux, le quai forme une structure rigide qui arrête non seulement les kayakistes, mais qui arrête aussi les glaces en hiver, ça j'en ai pas parlé, augmentant les possibilités d'inondation. Pourtant, sur Sorel, il y a une histoire d'inondation, au siècle dernier, il y a eu une quarante, cinquante morts à l'archipel, au-delà de l'archipel de, je pense aux archipels des îles Mingan, mais pas si loin que ça, l'archipel de Sorel. Donc, je ferme encore une fois ma parenthèse. Vous êtes très gentille de me laisser faire des parenthèses.

Donc, c'est vraiment, c'est l'avancée sur le fleuve, sur le littoral. On massacre pas seulement que la rive, les berges, mais on massacre le littoral. On s'en prend au littoral. Actuellement, il y a un autre projet sur le golfe, comme ça, à Baie-Comeau, le GSL. Ce type de projet-là doit être étudié avec circonspection. On doit douter de la bonne foi de ceux qui peuvent promouvoir ça. Ça, c'est un autre aspect. J'ouvre une parenthèse. Quelles sont les autres configurations possibles? Bon. Le promoteur pourra toujours m'engager comme consultant, ou d'autres à l'université, mais c'est qu'il y a là un paramètre important. Un quai linéaire n'est pas la seule

configuration. Ça, on le sait depuis trois mille ans avec le quai d'Alexandrie. Même sur Québec, ça s'est amélioré un peu parce qu'il y a une circularité. Il faut une circularité. Avec une circularité puis un encavement, les produits qui pourraient s'échapper pourraient être récupérés ou du moins circonscrits dans une zone limitée.

Donc, la configuration, j'en ai parlé un peu tantôt sur l'architecture, j'en reparle maintenant pour dire que c'est là une question qu'il faut revoir dans la configuration de ce qui est proposé. Donc en définitive, ce projet-là ne peut pas être accepté. Ni comme ça, ni avec des conditions. Il faut revenir à la case zéro. Et la case zéro, c'est avec consultation populaire sur savoir ce qu'on veut faire sur le fleuve.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup, monsieur Pagé.

Michel Pagé

Avez-vous une autre question?

Prunelle Thibault-Bédard

Non, j'ai pas d'autres questions.

Michel Pagé

Je suis parti là (rires).

Prunelle Thibault-Bédard

Vous avez répondu à plusieurs questions en même temps, donc tout va bien. Je vous remercie beaucoup.

Michel Pagé

Merci. C'est moi qui vous remercie.

Micheline Lagarde, pour le Comité pour la protection des berges du Saint-Laurent (DM19)

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons passer à notre prochaine présentation, celle de madame Micheline Lagarde, qui représente le Comité pour la protection des berges du Saint-Laurent. Donc, je vous invite à vous installer lorsque monsieur Pagé aura quitté. Prenez votre temps. Bonjour, madame Lagarde.

Micheline Lagarde

Bonjour, madame la présidente. J'interviens aujourd'hui au nom du Comité pour la protection des berges du Saint-Laurent. On est un comité de citoyens bénévoles à Varennes, Verchères et Contrecoeur, et on se mobilise pour obtenir un programme de protection des berges du Saint-

Laurent depuis 2018, mais ils sont mis à mal depuis fort longtemps en raison du trafic maritime. Alors, je tiens à remercier la commission du BAPE de nous permettre de faire entendre notre voix. Alors, nous qui subissons au quotidien les impacts visibles et dévastateurs de la navigation commerciale.

D'entrée de jeu, je veux clarifier la position de notre comité. Nous ne condamnons pas le transport maritime. Nous reconnaissons son importance stratégique, économique, névralgique pour le Québec et pour la région de Sorel-Tracy. Alors, notre position n'est donc pas un refus du transport maritime, mais une demande de vigilance, de respect et de mesures de protection pour notre fleuve, ses berges, ses îles, mais c'est aussi protéger les citoyens. Alors, nous croyons fermement qu'un projet économique ne peut pas être qualifié de durable s'il détruit physiquement le milieu qui l'accueille. Le Saint-Laurent est d'une richesse inestimable, essentielle pour la vie. Il faut tenir compte de sa santé environnementale. C'est un écosystème vivant d'une immense fragilité.

Notre préoccupation est simple; plus on ajoute de navires sans égard à la protection des berges, plus on accélère la destruction de son environnement du littoral. C'est pourquoi nous exprimons aujourd'hui une position ferme au projet du nouveau terminal portuaire proposé par QSL International Ltée dans sa forme actuelle. L'analyse d'impact environnemental déposé par le promoteur souffre d'un angle mort critique. Les impacts du projet ne s'arrêtent pas aux limites physiques du quai de Sorel-Tracy. Cela comporte une faille majeure en balayant les impacts cachés, mais bien réels, des vagues des navires géants sur l'érosion de nos berges. Faire venir des navires de plus de 25 000 tonnes dans un secteur aussi étroit va aggraver un problème d'érosion qui cause déjà des millions de dollars de dommages. L'évaluation environnementale doit inclure les impacts cumulatifs du trafic maritime généré tout le long de la route fluviale. Le fleuve n'est pas compartimenté en sections étanches.

Pour comprendre notre position, il faut regarder ce qui se passe à quelques kilomètres en amont du projet, dans le secteur particulièrement vulnérable de Varennes, Verchères et Contrecoeur. La situation d'érosion que nous vivons est critique et ce projet de terminal vient directement menacer et aggraver un équilibre déjà rompu. Pourquoi notre secteur écope-t-il autant? En fait, l'entonnoir du chenal, dans notre secteur, le chenal de navigation commercial passe extrêmement près des berges. C'est un corridor de navigation fluvial étroit. Le resserrement de la section transversale du fleuve agit comme un accélérateur hydrodynamique, amplifiant mécaniquement l'énergie des vagues à proximité des rives, ce qui ne se produit pas quand on est dans une section de fleuve qui est très très large.

La sensibilité écologique : trois milieux uniques, complètement oubliés dans le projet. Le secteur de Sorel-Tracy n'est pas un canal artificiel de béton, c'est un milieu naturel vivant d'une grande sensibilité géomorphologique. Amener des navires de grande taille, en ajouter à cet endroit, va fragiliser les trois écosystèmes majeurs interconnectés, les rives des îles de Sorel. Mais ces îles forment un milieu humide et des plaines inondables magnifiques qui abritent une biodiversité unique. Leurs berges sont faites de terre et de sédiments fins. Elles sont fragiles comme du sable. Chaque fois qu'une vague les frappe, la base de la rive est grugée, ce qui fait s'écrouler des pans, excusez-moi, des pans entiers de navigation et détruit les habitats des poissons et des oiseaux. Le chenal de navigation à la hauteur de Sorel-Tracy, le fleuve subit un

resserrement important. Alors, sur le plan physique, cela signifie qu'une vague entre dans le corridor étroit, elle n'a pas de place pour se dissiper.

Juste en aval, nous avons le lac Saint-Pierre, reconnu mondialement comme une réserve, excusez-moi, de biosphère de l'UNESCO. Ce lac est déjà malade, alors il subit d'énormes pressions climatiques et agricoles. Si nous accélérons l'érosion juste en amont, à Sorel-Tracy, nous allons augmenter le transport de sédiments et de boues vers le lac, ce qui va empirer l'envasement de cette réserve protégée. Alors si on fait des travaux pour restaurer le lac Saint-Pierre puis qu'en amont, on ajoute du trafic maritime, c'est comme si on travaillait comme, à contre-courant. Le fleuve n'a pas le temps de respirer et nos rives meubles subissent un affouillement sédimentaire permanent.

Dans les fondements scientifiques et climatiques, l'impact du batillage a été mainte fois démontré. Quand on parle de rapports d'experts qui datent de 2024, de Dauphin-Lehoux, de Bernier en 2015, qu'on parle des travaux du comité des transports, des collectivités et de l'infrastructure, le TRAN, qui a interrogé aussi des experts et qui pointe le batillage comme étant la principale cause de l'érosion là où le secteur fluvial dans les tronçons fluvial étroits. Alors, il faut écarter d'emblée l'argument trop facile selon lequel l'érosion de nos rives relèverait d'un processus purement naturel. On dit le contraire dans la littérature scientifique.

Alors, je vais repasser rapidement sur l'énergie des vagues. Il y a les vagues, moi que j'appelle, de travers, puis il y a les vagues qu'on appelle primaires de déplacement, puis les vagues secondaires ou de divergence. Je suis pas une spécialiste dans le domaine, mais je peux les voir, par exemple, en action sur le fleuve. Quand on voit les navires passer, l'eau qui se retire et après ça qui revient. C'est pas pour rien que les ouvrages de protection construits par le fédéral et qui ont été abandonnés dans les années 97, on voit que tous ces ouvrages de protection là sont en train de... ont cédé à de nombreux endroits et sont en train de céder sous l'effet de ces vagues-là du batillage.

Alors, c'est un phénomène drastiquement amplifié par les changements climatiques qui sont dus en partie à l'activité humaine. Alors, les changements anthropiques, c'est nos activités humaines qui les génèrent. Des hivers plus doux qui réduisent la formation d'un couvert de glace. Historiquement, cette glace agissait comme un bouclier naturel contre les vagues hivernales et printanières. Et le transport maritime empêche le batillage... par son batillage, empêche aussi l'hiver la formation de ce bouclier. Sans elle, nos berges restent exposées au batillage à l'année longue. Les résultats de cette combinaison fatale sont mesurables. Les rives reculent de 1 à 2 mètres par année à certains endroits.

À Varennes, les milieux naturels uniques disparaissent sous nos yeux. De petites îles comme l'île au Beurre ont déjà complètement été rayées de la carte. Quand on pense... Qu'en sera-t-il à Sorel-Tracy si rien n'est mis en place pour protéger les berges et les îles déjà éprouvées? Alors, madame la présidente, l'acceptabilité sociale de ce projet portuaire semble impossible dans un contexte de vide structurel et réglementaire historique. Nous assistons trop longtemps à un jeu de ping-pong politique intenable. Le gouvernement fédéral gère la navigation commerciale, mais refuse d'entretenir les infrastructures de protection. Les murets construits, j'en ai déjà parlé, s'effondrent.

Aujourd'hui, ce sont des terrains menacés, des maisons patrimoniales en péril, des espaces publics comme le parc de la Commune, le quai de Verchères. On évalue à 239 millions de dollars des investissements nécessaires pour stabiliser les berges à Varennes, Verchères et Contrecoeur, c'est une OBNL qui a entamé une poursuite. Notre comité poursuit des actions politiques pour obtenir un programme pour assurer une pérennité, alors que, je veux dire, c'est sûr qu'on peut constater l'ampleur des dégâts. Ici... c'est une solidarité régionale parce que nous, on le vit et on voit que, je veux dire, si on apporte plus de navires, on aura encore, Sorel et Tracy, seront encore impactés davantage, et nous aussi, parce que les bateaux vont pas s'arrêter à Sorel-Tracy, ils vont continuer à Montréal et revenir, donc on additionne encore toujours et toujours plus de navires. Alors, il est économiquement et moralement injustifiable qu'un promoteur privé comme QSL International génère des profits en générant... en augmentant ses capacités portuaires pendant que la collectivité, les municipalités et les contribuables assument seuls la facture des impacts biophysiques induits par le passage des navires.

En conclusion, madame la présidente, le comité pour la protection estime qu'une autorisation du projet de Sorel, excusez-moi, je suis sur l'autre page ici, est impensable sans l'imposition de conditions strictes, contraignantes et applicables à l'ensemble du corridor navigable en amont. Nous demandons à la commission d'exiger du promoteur et des autorités compétentes trois mesures d'atténuation à la source. Le contrôle de la vitesse, une réduction obligatoire et surveillée de la vitesse des navires à grand gabarit. Alors, l'application du principe pollueur-payeur, la création d'une écofiscalité et d'un fonds de compensation obligatoire alimenté par QSL International, les Armateurs, dédiés exclusivement au financement des travaux de stabilisation végétale et de génie naturel de nos berges. Un suivi environnemental indépendant. Alors, le développement économique du Québec ne doit plus se faire en creusant la dette environnementale du Saint-Laurent. Nous comptons sur la rigueur et l'indépendance de votre commission pour protéger notre fleuve et son environnement, ainsi que les citoyens dans votre rapport final. Alors, je vous remercie de votre écoute.

Prunelle Thibault-Bédard

Avec plaisir. Merci à vous. J'avais quelques questions, mais vous y avez en partie répondu. Je vais quand même vous les poser, si jamais il y a d'autres éléments de réponse que vous voulez nous soumettre. Ma première question concernait les mesures d'atténuation qui peuvent être mises en place pour réduire le batillage attribué aux navires. Vous avez parlé à la toute fin dans vos recommandations du contrôle de la vitesse. Est-ce que, outre le contrôle de la vitesse, est-ce qu'il y a d'autres mesures d'atténuation que vous aimeriez porter à notre attention?

Micheline Lagarde

En fait, je veux dire, le contrôle de la vitesse, mais il faudrait peut-être voir aussi à la réduction de la vitesse. Ceci dit, ce que ça nécessite, c'est que c'est des Post-Panamax, c'est des monstres marins. Alors, il faut, je veux dire, il y a une question, je pense, d'enjeu de sécurité, de manœuvrabilité de ces navires. Mais c'est sûr qu'on a un outil qui s'appelle le MarineTraffic qui nous permet de voir la vitesse des navires. On parle de 14 nœuds sur le fond et 10, dépendamment si on monte ou on descend le courant. Mais ceci, c'est quand même rapide, on voit de plus en plus que c'est des enjeux économiques et ils la dépassent cette vitesse-là. Mais on n'est pas des policiers, nous. On n'a pas à subir ou à avoir cette responsabilité-là de

surveillance de la vitesse des navires et il faudrait penser à la réduire pour que ça ait moins d'impact sur l'érosion qui est déjà là.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Finalement, ma deuxième question traitait de vos propos en lien avec le principe du pollueur-payeur. J'allais vous demander comment le promoteur peut compenser les effets. Vous y en avez... vous avez en partie répondu en proposant la création d'un fonds, c'est bien ça, auquel l'initiateur pourrait contribuer. Pouvez-vous élaborer un peu votre pensée à ce sujet-là?

Micheline Lagarde

Oui. Parce que dans les recommandations du comité des transports, il y avait six recommandations et la première était de reconduire un programme de protection des berges et la sixième était que les utilisateurs, donc le trafic, les armateurs et tout ça, contribuent à, justement, à réparer ou à protéger les berges. C'est une charge qui est trop lourde pour les citoyens. Parce que, je vais dire, c'est comme je disais, le fleuve, c'est pas une courtepoinette. On peut pas faire quelque chose sur un terrain puis pas le faire sur l'autre, parce qu'il y a l'effet de bout et la dynamique des vagues fait en sorte qu'il faut voir le fleuve dans son ensemble.

Donc, je veux dire que ce soit un privé ou un partenariat avec le gouvernement fédéral, et le Québec aussi doit se sentir aussi impliqué parce que c'est ici que le fleuve passe au Québec. Alors, je veux dire, et c'est les citoyens et l'environnement qui écopent, et plus on aura un fleuve en santé et plus... mieux on se portera aussi comme humanité. C'est pas une ressource inestimable. Alors je pense que oui, les promoteurs privés, le gouvernement, les gouvernements, les différents paliers, doivent s'unir pour faire quelque chose, pour qu'est-ce qu'on laissera comme pour les générations futures.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous remercie beaucoup de votre contribution.

Micheline Lagarde

Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons maintenant passer aux interventions spontanées. Nous avons toujours deux inscriptions. Je vous avise qu'il est toujours temps de vous inscrire si vous le souhaitez. Une fois ces deux inscriptions terminées, toutefois s'il n'y a pas d'autres volontaires, je fermerai le registre à ce moment-là.

Gilles Marcil, citoyen

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons procéder tout d'abord avec monsieur Gilles Marcil, s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Marcil. Je vous avise que vous avez dix minutes et je vous ferai signe, peut-être lorsqu'il vous restera une minute ou deux.

Gilles Marcil

D'abord, permettez-moi de vous présenter mon opinion, appuyée de mon jugement. Après tout ce que j'ai entendu depuis la première réunion jusqu'à aujourd'hui, je peux affirmer que ce projet de nouveau portuaire à Sorel-Tracy n'a pas sa place dans notre milieu. Les bienfaits apportés à la population m'apparaissent presque nuls si on compare aux effets secondaires néfastes et très nombreux. Pour les nommer petit à petit, bruit des machines, bruit des camions et des chemins de fer, pollution de l'air, odeurs nauséabondes, pollution chimique dans l'eau du fleuve et dans la nappe phréatique. Les risques pour les plaisanciers de tous genres, chaloupes, canots, kayaks, voiliers, planches à voile, les yachts, il ne faut pas les oublier.

La configuration du quai dont parlait monsieur plus précédemment, j'en avais parlé à la première réunion, on m'avait répondu : personne ne serait intéressé à venir s'amuser ici, il y a rien de beau. Une belle réponse. Au contraire, ce quai forme vraiment un attrape-nigaud pour les non-habités à la voile. La chaloupe va continuer à vaguer avec le fleuve et le mât va être pris dans la passerelle. Il va y avoir des gens qui peuvent se noyer là. Ils vont chavirer et se noyer peut-être. Mais l'effet secondaire le plus grave de tous, c'est l'effet cumulatif de ces problèmes par l'hyperutilisation de cet espace industrialo-portuaire dû à l'accumulation de nombreuses compagnies déjà implantées sur ce site.

À l'acceptation de ce projet s'ajoute l'implantation de la méga-usine TDF Canada, qui doit fonctionner en 2027. Quel désastre environnemental! Il faut bien aussi réaliser que toutes ces compagnies voudront augmenter leur rendement, leur profit, en augmentant du même coup le nombre de camions nécessaires, donc augmentation de toutes les complications : bruit, camions, contaminants, etc. Tous ces problèmes rendront notre espace de vie, agréable qu'elle était, à possiblement une zone presque... non invivable, mais très difficile à vivre. Tout ça causé par l'apport du gain, et non pas pour le bien de la population. Il ne faut pas oublier aussi que, déjà, il y a eu des subventions de données, ou promises, je sais pas si ça avait été donné exactement. Et ce sont nos sous qui favorisent, ou presque, l'implantation d'une compagnie qui ne veut que nous nuire. Ce sont des profits pour des compagnies privées et non pas une tentative d'aider la population. Je vous remercie de m'avoir permis de m'exprimer.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci à vous. J'aimerais vous entendre peut-être sur un sujet dont on a un peu moins parlé, celui de la sécurité des voiliers. Vous nous dites que vous avez une inquiétude...

Gilles Marcil

Oui, vous pouvez mettre la première photo quand on arrive, on voit le quai.

Prunelle Thibault-Bédard

C'est le DM...?

Gilles Marcil

C'est de valeur que j'aie pas mon pointeur.

Prunelle Thibault-Bédard

Ah! Excusez-moi, la première photo de...

Gilles Marcil

La première photo, quand nous arrivons ici à la séance, on voit la photo de compagnie, son quai, l'installation.

Prunelle Thibault-Bédard

La photo titre. Oui, c'est la photo qu'on a dans le PowerPoint. À la régie, la page titre du PowerPoint, est-ce qu'on pourrait la projeter s'il vous plaît?

Gilles Marcil

Si j'avais un pointeur.

Prunelle Thibault-Bédard

Si vous l'avez à portée de main...

Gilles Marcil

Parce qu'il faut pas oublier qu'il y a la Colonie de vacances des Grèves. Je sais pas si vous connaissez les environs.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. Oui. Est-ce que c'est la photo à laquelle...

Gilles Marcil

La Colonie de vacances des Grèves se situe légèrement plus haut, puis dès que le printemps arrive, il y a beaucoup de jeunes qui viennent s'amuser ici, passer la journée. Ils leur permettent de prendre des petits voiliers, des chaloupes et des kayaks tout ça, mais c'est des gens qui ne sont absolument pas expérimentés et ils se laissent aller à la dérive. Laissez la photo-là. C'est ça qui est dangereux. Si vous voyez, vous voyez le bateau et le quai avec sa passerelle qui va jusqu'au bord de l'eau. C'est vraiment une place dangereuse pour les gens qui arrivent à la dérive. Le mât des petits voiliers ne passe pas en-dessous de la passerelle. Le voilier va chavirer et des gens non expérimentés, vous allez avoir des noyades là.

Prunelle Thibault-Bédard

Est-ce qu'il y a des mesures de sécurité qui pourraient être mises en place pour améliorer la sécurité de ces plaisanciers?

Gilles Marcil

Mais moi, je suis pas pour aider le procédé. Je veux que ce soit absolument arrêté.

Prunelle Thibault-Bédard

Je comprends bien votre position. Merci, monsieur Marcil. Ça sera tout pour mes questions, merci beaucoup.

Gilles Marcil

Merci.

Luc Martel, pour la Chambre de commerce et d'industrie de Sorel-Tracy (DM18)

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons maintenant entendre la prochaine opinion, celle de monsieur Luc Martel qui est à distance. Monsieur Martel, qui parle au nom de la Chambre de commerce et d'industrie. Bonjour, monsieur Martel.

Luc Martel

Bonjour, madame la présidente. C'est vraiment un honneur pour nous, ça se peut que je bégaye, je suis un petit peu gêné parce que c'est comme mon premier BAPE et puis je suis sûr que ma mère me regarde, fait que je vais essayer de faire ça bien. Alors, madame la présidente, je m'appelle Luc Martel, je suis directeur général de la CCIST, la Chambre de commerce et d'industrie de Sorel-Tracy depuis quatre ans. Juste pour vous mettre en contexte, j'ai été aussi président du Conseil régional de la fédération des travailleurs du Québec en Montérégie de 2010 à 2020, et puis à travers mes responsabilités, j'ai négocié le premier Comité de développement durable, amélioration continue et environnement paritaire dans les conventions collectives de la FTQ.

C'est pour vous dire à quel point pour moi le développement économique est important, le profit des entreprises est important, mais pas au détriment de notre environnement et puis de notre milieu de vie. Je suis vraiment fier de pouvoir participer à une audience d'un organisme comme le BAPE, qui vient démontrer la santé de notre démocratie en permettant aux gens de s'exprimer. L'impartialité du BAPE dans son rôle de conseiller du ministre, son intégrité et son imperméabilité face à certaines idées dogmatiques ou visions utopiques relevant d'une réalité inexistante et impossible à réaliser. Je sais pertinemment que le BAPE comprend que nous sommes ici pour parler du projet de QSL et non pour remettre en question l'ensemble d'une stratégie affirmée et acceptée par la grande majorité de mes concitoyens et concitoyennes.

Je suis vraiment heureux puis ce qui me rend heureux à ce point-là, je vous le dis, c'est de constater par mes propres yeux l'acceptabilité sociale de ce projet-là. Et sur quoi je me base pour pouvoir affirmer ça avec autant de confiance? Eh bien, c'est parce qu'ici, à Sorel-Tracy, quand les gens sont pas d'accord, on le sait immédiatement, et ce, sans le moindre doute. Je vous donne en exemple la mobilisation citoyenne pour le retrait de quelques stationnements au

centre-ville, il y avait plus d'espace dans la salle. Alors quand je regarde un peu les gens qui sont pas d'accord avec le projet puis qui se déplacent, ça me rassure.

La Chambre de commerce a été fondée le 8 avril 1889 et je peux vous dire qu'à une époque, le bruit des marteaux forgeant les aciers des navires qui défendaient nos libertés, ça ne suscitait pas d'inquiétude et ça ne suscitait pas de plaintes. Mais je peux vous dire que leur disparition, par contre, ça, ça a causé beaucoup plus de grandes tragédies pour notre région. La Chambre de commerce et d'industrie de Sorel-Tracy souhaite exprimer son appui ferme au projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire proposé par QSL International Ltée dans le secteur Saint-Laurent.

Pour notre milieu, ce projet répond à un besoin réel. C'est pas des caprices. Il y a déjà dix bateaux de trop qui vont au quai à Saint-Joseph-de-Sorel qu'on pourrait ramener là en plus du reste. Ça c'est... Les besoins sont là. C'est pas sur des projections d'avenir futuristes ou des statistiques sur quoi on s'appuie de prévision. Le besoin est là présentement. Il s'inscrit dans la vocation industrielle et maritime de Sorel-Tracy. On peut soutenir directement les entreprises, les producteurs agricoles et les travailleurs de toute la Montérégie, et ça, par... directement, c'est toute la population, les citoyens qui consomment, qui travaillent dans la région, qui en bénéficient.

Je pourrais vous citer des exemples comme le fleuve le Nil en Égypte, le fleuve Hudson aux États-Unis, le Congo en république du Congo, l'Amazone en Colombie. Ce sont tous des fleuves qui ont permis le progrès et le développement humain et des civilisations. OK. Imaginez qu'il y avait un BAPE en 1564 quand Jacques Cartier est arrivé puis qu'on avait dit qu'il passera pas de bateaux sur le fleuve pour pas briser les berges, bien il y aurait personne ici pour qu'on puisse débattre de la situation. Alors, il faut arrêter de se voir dans le temps, comme si ça se passait juste aujourd'hui, puis ça va continuer dans le futur, puis je suis d'autant plus rassuré que ce soit QSL qui s'installe ici avec son projet, quand on sait que tous les ports de QSL font partie de l'Alliance verte, et puis c'est la première entreprise canadienne portuaire qui fait partie du Pacte des Nations Unies. Donc ça, pour moi, ça démontre du leadership, et puis ça montre l'exemple et ça tire les autres entreprises qui vont venir s'installer dans la région vers le haut.

On n'a pas un citoyen corporatif qui est irresponsable, qui est pas impliqué dans la communauté, qui vient chercher des ressources puis qui s'en va. On essaie de lui attribuer, tu sais, le dos large, je vais y revenir parce que là, je m'écarte, là, les émotions prennent le dessus. Donc, comme je vous disais, les fleuves là, c'est comme ça partout puis c'est pas différent à Sorel-Tracy. Le fleuve Saint-Laurent nous a permis de développer et de faire de ce qu'est aujourd'hui le nord de l'Amérique. Alors, c'est plus qu'un élément de paysage. Et puis dans le temps, les bateaux qui amenaient toute la marchandise, bien on était content d'avoir de la bouffe puis de la marchande qui arrivaient. Puis, c'était pas parce qu'on voyait des torches sur un bateau le soir puis qu'on trouvait ça beau au large qu'on aimait ça avoir des bateaux. Non. On savait qu'il y avait une bonne cargaison de rhum des Bahamas qui arrivait. Le fleuve fait partie de notre histoire économique et de notre façon de développer le territoire.

Le site visé, c'est celui d'une ancienne centrale thermique de Tracy, je veux dire, thermique de Tracy, on a... tout refait ce site-là, on l'a converti, c'est de l'économie circulaire de géant. Et puis en plus de ça, on met un projet qui est prometteur là-dessus puis qui est respectueux de l'environnement. Le remettre en valeur aux moyens des infrastructures modernes, c'est clair que

c'est l'utilisation logique et porteuse d'un site qui possède déjà les accès stratégiques au réseau routier, au chemin de fer puis on l'a vu, il y a eu des intervenants, et à la voie maritime. C'est pas un endroit pour aller faire du kayak. C'est pas un endroit pour aller prendre des marches avec son chien. C'est un terrain contaminé qui aurait coûté des millions et des millions et des millions aux contribuables québécois pour le décontaminer, pour en faire quelque chose après. Et QSL et la Ville ont été proactifs dans ce dossier-là et on a réussi à faire des... à trouver des solutions pour le valoriser. Il faut aussi regarder la situation actuelle.

Les exploitations exploitées à Saint-Joseph-de-Sorel ne comptent qu'un seul poste à quai, puis les périodes d'attente des navires sont devenues un véritable goulot d'étranglement. Ces enjeux-là ont été expliqués publiquement lors des audiences du BAPE. L'ajout d'un deuxième poste à quai, à 4 km du terminal qui existe déjà, ça va permettre d'augmenter la capacité régionale de rendre les opérations plus fiables. Ça, c'est bon pour tout le monde, pas juste ici à Sorel-Tracy, à la grandeur de la Montérégie. Le projet pourrait accueillir jusqu'à 35 navires, manutentionner 440 000 tonnes de marchandises par année. Ça, c'est pas une capacité théorique. Ça répond vraiment à des volumes puis à des besoins qui existent déjà. Puis ça, ça veut dire qu'on enlève des camions ailleurs, d'à quelque part.

Puis on a tout le temps le syndrome de « Ah! Pas dans ma cour. Ah! Pas ici. ». Il y a un beau développement à Contrecoeur qui se fait. Il y a des commerces qui arrivent. Le premier qui arrive, c'est parce que c'est un visionnaire puis il sait que ça va fonctionner. Puis il paye pas mal moins cher que le dernier qui arrive quand il voit que tout est fait puis que tout est installé. Mais ça, ça s'appelle avoir de la vision puis être visionnaire pour sa région.

Je vous dis, madame la présidente, l'agriculture, c'est un des meilleurs exemples. Dans notre MRC de Pierre-De Saurel, c'est 90 % de notre territoire qui se trouve en zone agricole. La culture des céréales, la production laitière, ça occupe une place, vous pouvez pas imaginer, importante dans notre économie. À l'échelle de la Montérégie, c'est l'UPA qui nous dit que l'agriculture régionale génère environ 30 % du produit intérieur brut agricole québécois. Puis en plus de ça, c'est 25 % des emplois agricoles de la province. C'est pas n'importe quoi, c'est pas un... Je peux pas comprendre que les gens comprennent pas que c'est un besoin. Quand vous posez la question, qu'est-ce que ça prendrait pour que ce projet-là soit justifié en fonction des enjeux négatifs que ça apporte, on l'a. On les a tous partout. Avec tous les gens que je parle, personne s'oppose au projet. C'est les premières personnes que je rencontre qui sont pas d'accord.

Le premier entrepôt sur le site peut déjà recevoir jusqu'à 50 000 tonnes de fertilisants destinés aux producteurs des environs. Le quai projeté viendrait compléter cette chaîne-là, puis ça permettrait de décharger ces marchandises directement sur le site, puis on n'aurait plus de camions qui se promènent entre Saint-Joseph et le site en question. Les effets dépasseraient largement les limites de Sorel-Tracy. Les producteurs de Pierre-De Saurel, de Saint-Hyacinthe, de la vallée du Richelieu puis des autres secteurs de la Montérégie ont un besoin d'un approvisionnement fiable en engrais, en semences et en d'autres intrants. Le gouvernement du Québec, peut-être que ce serait le fun qu'il commande le ministère des Transports moins de sel, mais pour l'instant, il peut pas en commander moins pis ça en prend. Donc, c'est pas notre rôle à nous ici de dire au ministère des Transports de faire d'autres choses. Nous autres notre rôle, c'est de trouver des solutions respectueuses de l'environnement, efficaces et puis prospères,

qu'ils vont réussir à répondre à ces demandes-là puis à ces besoins-là. Les effets... ça, je vous l'ai dit. Parfait.

L'effet cumulatif positif qui amènera à revoir notre mobilité, tu sais, attendez, ouais, c'est ça. Moi, je rêve de voir des installations comme ceux-là de QSL ailleurs sur le fleuve. Je trouve que c'est avant-gardiste. Je trouve que, si on était capable d'utiliser nos cours d'eau pour faire du... puis revoir notre mobilité, c'est des véhicules, c'est la liberté sur nos routes, moins de camions à la grandeur de la province, il faut juste que quelqu'un entame le pas. Ça prend du leadership, puis à Sorel-Tracy puis QSL, on l'a le leadership. Le même raisonnement, ça vaut pour notre secteur industriel. Les entreprises qui reçoivent de l'acier, des équipements ou bien des pièces surdimensionnées, ça dépend d'infrastructures capables de les traiter, leurs marchandises, efficacement, sans les maganer. On parle de multimillimètres et tout, là. Puis on...

Prunelle Thibault-Bédard

Une minute, monsieur Martel.

Luc Martel

OK. Parfait, je vais terminer. Alors, un terminal mieux intégré, un réseau routier ferroviaire et maritime peut réduire les délais, améliorer la prévisibilité des livraisons et rendre la région plus attrayante pour de nouveaux investissements. QSL, c'est 42 millions de dollars d'investissement additionnel qui sont prévus au cours des cinq prochaines années. Le BAPE dit que ça pourrait être quatre emplois permanents, ça on le sait, si vous le dites, ça veut dire que j'ai pas besoin de vous le redire. Notre appui signifie pas qu'on n'a pas de préoccupation exprimée puis ça doit pas être mis de côté. Le bruit, la poussière, la circulation, la qualité de l'eau, la protection des milieux naturels, ça exige des engagements clairs. Un comité de vigie citoyenne, comme chez Richardson, ça pourrait-être bon. Nous autres, ça fonctionne, ça avance, et puis ça responsabilise aussi les citoyens et les citoyennes.

Moi, je peux pas croire qu'on prend des photos et qu'on n'envoie pas de signalement quand il y a une ligne dédiée expressément par QSL pour si on voit des choses non conformes, n'importe qui peut appeler à cette ligne-là et puis ça va se prendre en charge. Alors, tu sais, il y a aussi les citoyens qui doivent de ses responsabilités, puis pas juste les entreprises. La région de Sorel-Tracy a besoin de ce projet-là, qui s'appuie sur ses forces, qui crée de l'activité économique. Bon, vous savez, je vais pas dire rien de spécial là-dessus. Fait que c'est pour toutes ces raisons-là que la Chambre de commerce et l'industrie de Sorel-Tracy appuie fermement le projet. À nos yeux, il doit aller de l'avant, il est dans le respect des conditions environnementales puis des engagements pris envers le milieu. Donc, on invite la commission à reconnaître pleinement sa nécessité économique, ses retombées pour Sorel-Tracy, la Montérégie et les entreprises de tout le Québec.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci, monsieur Martel. Quelques questions. Vous avez qualifié le projet de respectueux de l'environnement. Du point de vue de la Chambre de commerce au nom de laquelle vous parlez, est-ce qu'il y a certains éléments environnementaux du projet qui ont retenu votre attention et qui vous permettent d'affirmer que vous le jugez respectueux de l'environnement? Quelques, peut-être une petite liste de ce qui retient votre attention.

Luc Martel

En partant, l'engagement, OK, il y a des lois qui sont établies présentement, des lois fédérales et des lois provinciales. L'engagement de QSL à respecter ces normes-là et de mettre en place tout ce qu'il faut pour réussir à y arriver, bien, tu sais, pour moi, ça me satisfait. J'ai pas besoin d'avoir de la police pour vérifier. Il y a déjà une structure en place pour ça. Donc, moi, ça me rassure. Et puis, si le gouvernement du Canada, fédéral, a appuyé le projet malgré certaines circonstances, parce qu'il y a toujours un poids... deux poids, deux mesures. Il y a, comment je pourrais dire ça... Il y a un équilibre à avoir. Et puis là, ce qui va confirmer, c'est que les gens expriment leurs opinions, leurs inquiétudes, et puis la décision du BAPE va venir confirmer mes appréhensions que ce projet-là est un projet vert.

Mais pour l'instant, nous, on contribue à faire des symbioses industrielles, donc c'est des échanges si on veut, les extrants d'une entreprise deviennent les intrants d'une autre entreprise. Et puis nous, on crée des maillages, puis on crée des relations entre ces entreprises-là. Puis, c'est comme, ma job à moi, c'est d'être le trait d'union, tu sais, des entreprises, le perron du dimanche. Fait qu'eux autres ils se rencontrent, ils se parlent, puis là, « Ah! Ouais! Tu pourrais-tu m'amener ça? Toi, tu peux-tu faire ci? Hé! Moi j'ai ça, je dompe tout le temps ça. Puis moi... Ah! Bien moi j'ai besoin de ça ». Fait que là, on va chercher du béton à des places, on le concasse puis on le remet dans l'économie puis on valorise la matière.

Je sais pas qu'est-ce que ça implique pour le futur, mais ce que je sais, c'est que le plan de développement de la zone industrialo-portuaire, c'est pas quelque chose qui est fait dans les airs sur le coin, sur une *napkin*, sur le coin d'une table. C'est un projet qui est travaillé depuis 10 ans, qui a jamais... c'est le projet je pense qui a créé la plus grande coalition et la plus grande collaboration des organismes autant de développement économique puis les autres, les organismes du milieu, soit de première ligne ou plein... à travailler ensemble pour développer ce projet-là industriel, pour garder notre identité à Sorel-Tracy puis le développer comme on le veut. Pas à n'importe à quel coût. Moi, j'ai déjà appuyé des projets où est-ce qu'ils ont pas passé les projets. La Ville l'a pas accepté. Fait que déjà là que la Ville accepte le projet, c'est parce qu'ils ont regardé très très très très profondément voir ce que ça impliquait.

Prunelle Thibault-Bédard

Je suis contente que vous ayez rementionné le concept de symbiose industrielle parce que ma prochaine question était à ce sujet-là. Vous avez mentionné les avantages possibles du projet pour le secteur agricole, notamment. De façon plus large, vous avez mentionné la Montérégie en général, le secteur agricole de la région. Est-ce que, outre celui-là, et parlons de façon assez spécifique, assez concrète dans votre rôle de trait d'union, est-ce que vous avez identifié d'autres secteurs industriels qui pourraient directement bénéficier du projet s'il se réalisait?

Luc Martel

Écoutez, je peux pas arriver, tu sais, moi je veux dire, je sais pas qu'est-ce que les entreprises se disent, je sais pas, mais c'est clair que s'il y a pas de terminal portuaire, il y en aura pas de maillage. OK. Donc, la première chose, avez-vous écouté le film « Champ de rêves » avec Kevin Costner quand il dit : « Construisez-le. Ils viendront ». Il construit un champ, tout le monde le trouve fou, il fait un terrain de baseball dans un champ de maïs, puis finalement, tous les

anciens joueurs arrivent par magie, puis c'est malade. Mais ça, c'est genre dans le fond, s'il y en a pas de terminal portuaire, on n'attirera pas.

Présentement, Sorel-Tracy est sur une belle lancée, puis notre réputation est en train de changer. On est vu comme un écosystème ou est-ce qu'on n'accepte pas n'importe qui, puis que s'ils veulent venir s'installer à Sorel-Tracy, il va falloir qu'ils s'imbriquent dans les valeurs de la région, dans notre vision du développement. Et puis, on n'accepterait pas n'importe qui à Sorel-Tracy. Donc, ça, dans mon livre à moi, c'est un plus parce que si l'entreprise, autant une entreprise québécoise qu'ailleurs dans le monde, on vient après ça lui présenter qu'est-ce qu'il y a sur le buffet, puis toutes les possibilités qui sont devant lui, bien là, c'est sûr que, tu sais, c'est bien plus intéressant, d'autant plus que c'est quelque chose qui est écologique, qui est plus écologique que le transport par camion, par avion. Est-ce que ça répond à la question?

Prunelle Thibault-Bédard

Oui, ça répond. Je comprends que vous le voyez davantage comme une opportunité nécessaire, mais qu'il y a pas nécessairement eu de discussion d'une autre industrie qui vous aurait dit directement : « j'ai vraiment besoin d'un terminal portuaire dans la zone ».

Luc Martel

Attendez. Laissez-moi... Parce que là, tout le monde me dit qu'ils veulent un terminal portuaire. C'est ça qui arrive.

Prunelle Thibault-Bédard

Ah! OK. Parlez-moi. Dites-m'en plus.

Luc Martel

Je pourrais vous... OK. C'est que dans le fond, les gens travaillent pas... sont pas en développement parce qu'on est déjà saturé. Vous comprenez, vous penserez pas à avoir un autre enfant si vous restez dans un deux et demi puis qu'il y a déjà trois enfants qui couchent dans la même chambre. On va commencer par déménager, puis après ça, on va peut-être penser à en avoir un quatrième. C'est un peu de même, les gens sont bloqués. Puis, il y a pas juste le terminal de QSL que les gens attendent, il y a plein d'autres projets en place sur lesquels on travaille qui sont un frein à notre développement économique. Et puis ça, c'est du travail, c'est des discussions, et puis c'est du... je veux pas dire du *PR*, mais c'est des relations publiques, puis c'est ça qui est le fun c'est que, le développement se fait, c'est pas genre des paroles en l'air. Le fédéral... Moi j'ai jamais vu le fédéral, le provincial puis le municipal autant travailler ensemble.

Puis, tu sais, dans le même sens pour les... c'est peut-être parce que les étoiles sont alignées là, je connais pas l'astrologie, mais moi je trouve ça... ça me rassure, ça me sécurise. Puis quand je regarde la conjoncture géopolitique au complet c'était, je comprends toutes les autres entreprises avec qui je parle, mes membres à la Chambre de commerce, que ça serait, ça serait comme, comment qu'on dit ça? Ça serait inconcevable que ce projet-là, après tout le travail qu'on fait, passe pas. Ça vient remettre tout en question, notre stratégie de développement en collaboration avec les différents paliers de gouvernement, tout ce qu'on fait à l'international. On

s'en va visiter des chantiers navals, on s'en va dire tu sais à Helsinki, en France, partout, on se définit comme une ville puis une région maritime portuaire et puis qu'un terminal genre qui est aussi avancé. Eille! Un quai flottant! On pense dans le futur, on a... ils ont travaillé le projet pas plus, plus qu'une fois pour réussir à réduire les impacts qui va suivre le niveau de l'eau, qui va... Tu sais, on s'en va pas couler du béton, genre une dalle de béton dans le milieu du fleuve, on fait pas le troisième lien non plus. C'est pour ça que je me dis, bon Dieu! Tu sais, je suis content de voir que la majorité de la population veut ce terminal-là puis ne s'y objecte pas.

Prunelle Thibault-Bédard

Vous avez le don de terminer vos réponses en me guidant vers ma prochaine question. Je voulais justement terminer avec une dernière question concernant l'acceptabilité sociale. Vous avez indiqué que dans vos interactions, vos conversations préalables, vous n'aviez pas vraiment remarqué une grande opposition au projet et vous faisiez un commentaire à l'égard de la quantité de personnes qui ont pris, dans le cadre de notre procédure, la peine de s'exprimer à ce sujet-là. Je me demandais si vous pouvez me parler de la vision de la Chambre de commerce sur l'acceptabilité sociale. Est-ce qu'il y a un chiffre magique? Est-ce qu'un certain pourcentage, un certain nombre de la population doit manifester son opposition pour qu'on conclue à une opposition digne d'être entendue?

Luc Martel

Absolument. Je peux vous dire que, puis j'invite n'importe qui à remettre en question qu'est-ce que je vais avancer là. OK. S'il y a une décision qui se prend à Sorel-Tracy qui ne fait pas l'affaire de la population, vous allez le savoir dans les prochaines minutes. On a quatre médias sur le terrain dans la région qui couvrent absolument tout. S'il y a une décision ou s'il y a une marmotte qui se fait frapper dans le quatrième rang à Saint-Robert, on va le savoir. Puis si c'était la marmotte à quelqu'un, on va le savoir aussi. Fait que s'il y aurait des gens qui s'opposeraient à... puis il y aurait un problème d'acceptabilité sociale, il y aurait des gens qui m'auraient appelé. J'ai eu aucun appel de personne pour me dire que ce projet-là était une mauvaise idée. Puis ça, je peux le jurer, il y a personne qui m'a appelé pour me le dire. OK? Fait que, tu sais, rendu là, c'est comme une preuve circonstancielle.

Puis comme je vous ai dit, j'ai vu à plusieurs reprises depuis quatre ans, on voit, tu sais, Sorel-Tracy, c'est une ville de travailleurs, de forgers d'acier, elle a un passé revendicateur et très syndicaliste, OK, et c'est dans les gênes, donc quand il y a quelque chose à revendiquer, les gens se mobilisent sur le bout des doigts, ça se passe à l'hôtel de ville, puis je dois avoir vu ça à trois, quatre ou cinq reprises depuis que je suis en place. Puis quand il y a des choses qui fonctionnent pas, ça, je peux vous le garantir, mon téléphone sonne. Et puis quand le téléphone sonne, bien j'organise des rencontres exceptionnelles dans un endroit où je convoque l'ensemble des membres pour qu'on puisse en discuter. Ce qui est arrivé lorsqu'on a eu les travaux au centre-ville, la première phase des travaux, quand on a eu après ça la deuxième phase, il y a eu un enjeu au niveau des stationnements en épis, pis tu sais, les changements de... La Ville a changé la disposition des rues puis elle en a mis une double voie à sens unique justement pour écouter puis être à l'écoute des citoyens puis des commerçants. Donc, tu sais, ce que je constate de ça, c'est qu'il y a une écoute quand il y a une mobilisation puis il y a une réelle, une réelle objection à un projet.

Alors tu sais, puis moi ce que je vois aujourd'hui depuis les deux derniers jours, c'est que, tu sais, je constate que... Je dis pas que tout est parfait là. Puis je continue de dire que ça va. Tu sais, moi, je le conseille même pour l'entreprise d'avoir un comité de vigie. Parce que vous avez posé une question hier, ça serait quoi la meilleure manière de diffuser l'information? Tu sais, ça serait quoi la meilleure... Bien justement, ce comité de vigie là, ça vient simplifier le travail de l'entreprise, OK, du bailleur, parce qu'il nous partage l'information, elle est aussi sur votre site Web, elle peut être sur son site Web. Et puis sur ce comité-là, on a des gens de différents organismes, de toutes les sphères de la société civile, et il faut penser aussi que oui, il y a des citoyens qui vivent proche, OK, mais il y aussi des citoyens qui vont bénéficier de ce parc-là, qui vivent un peu plus loin aussi. Tu sais, puis pour eux, c'est justifié. Fait que... C'est ça. J'ai perdu le fil. Je m'excuse.

Prunelle Thibault-Bédard

Ça va. Vous avez répondu à ma question. Merci beaucoup, monsieur Martel, d'avoir pris le temps de vous exprimer devant la commission.

Luc Martel

Pensez-vous que ma mère va être fière?

Prunelle Thibault-Bédard

Ça, c'est à elle de vous le dire. C'est pas moi.

Luc Martel

Excellent. Je vous remercie beaucoup, madame la présidente.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Bonne journée.

Luc Martel

À vous aussi.

Mot de la fin

Prunelle Thibault-Bédard

Nous n'avons pas d'autres inscriptions pour des opinions spontanées ni inscriptions de rectification. Par conséquent, nous allons fermer le registre et ceci va conclure la deuxième partie de l'audience publique sur le projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy. Je vous rappelle que vous pouvez consulter les documents déposés et les transcriptions des séances publiques au bureau et sur le site Web du BAPE. Les transcriptions devraient être disponibles dans environ deux semaines. Les personnes qui désirent exercer leur droit de rectification peuvent toujours le faire par écrit jusqu'au... vous avez jusqu'au 14 octobre pour le faire. Je vous rappelle que la rectification vise à corriger des erreurs factuelles seulement.

De notre côté, la commission d'enquête va poursuivre ses travaux. Notre rapport sera déposé au ou à la ministre responsable de l'Environnement au plus tard le 7 janvier 2027. Parallèlement à nos travaux, le ministère responsable de l'Environnement procède lui aussi à sa propre analyse environnementale. C'est à la lumière des deux rapports, donc celui du BAPE et celui du ministère responsable de l'Environnement, que le ou la ministre fera sa recommandation au Conseil des ministres. Je vous rappelle que la décision d'autoriser le projet ou de l'autoriser sous conditions ou de ne pas l'autoriser appartient au Conseil des ministres et non au BAPE.

Je tiens à exprimer mon appréciation aux personnes qui se sont intéressées à nos travaux, qui ont participé en posant des questions, en déposant un mémoire ou en s'exprimant lors de l'une de nos séances publiques. L'équipe de la commission en a parlé et on s'est entendu pour dire que la participation publique dans ce dossier était particulièrement riche. Vos questions en première partie étaient diversifiées et pertinentes, vos mémoires témoignaient d'une réflexion approfondie, ils seront très utiles à la suite des travaux de la commission. Et comme je le disais hier, la qualité s'est poursuivie encore hier et aujourd'hui lors de vos présentations et de vos échanges avec la commission. Un grand merci. Je remercie également les personnes-ressources et l'équipe de l'initiateur du projet pour leur collaboration à cet exercice démocratique.

Merci à tous et bonne fin de journée.