

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS : M. PIERRE FORTIN, président
M. DONALD LABRIE, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROGRAMME DÉCENNAL DE DRAGAGE D'ENTRETIEN
À LA MARINA DE SAUREL**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 26 mai 2011 à 19 h
Auberge de la Rive, Salle Richelieu
1565, chemin de Sainte-Anne
Sorel-Tracy

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 26 MAI 2011	1
MOT DU PRÉSIDENT	1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

ASSOCIATION MARITIME DU QUÉBEC, M. YVES PAQUETTE	3
---	---

STATION NAUTIQUE DU LAC ST-PIERRE, Mme ROXANNE DUGAS	10
---	----

OFFICE DU TOURISME DE LA RÉGION DE SOREL-TRACY Mme HÉLÈNE PARIS	13
--	----

M. BENOÎT DUPRÉ	22
-----------------------	----

CORPORATION SORELOISE DU PATRIMOINE RÉGIONAL, M. MARC MINEAU	25
---	----

Mme KARINE GAUTHIER	30
---------------------------	----

RECTIFICATION

M. PIERRE-PAUL DUPRÉ	29
----------------------------	----

M. STEVE VERTEFEUILLE	37
-----------------------------	----

M. PIERRE MICHON	38
------------------------	----

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Mesdames et Messieurs, bonsoir! Bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique portant sur le programme décennal de dragage à la Marina de Saurel.

10 Je suis Pierre Fortin et je préside cette commission d'enquête et d'audience publique qui a la responsabilité de réaliser le mandat confié par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, monsieur Pierre Arcand.

15 Pour ce faire, je suis secondé par le commissaire Donald Labrie et je suis également accompagné de l'analyste, madame Catherine Plasse, ainsi que madame Rita LeBlanc, qui est la coordonnatrice du secrétariat à l'arrière de la salle.

Excusez-moi si je suis debout. Généralement, je suis assis, mais là, j'ai un terrible mal de dos, donc je vais alterner entre être debout et être assis.

20 Nous sommes aussi assistés d'une équipe du Centre de services partagés du Québec, composée de monsieur Jean Métivier, responsable de l'organisation technique et de la logistique, et de Michel Filteau, responsable de la sonorisation.

25 Tous les propos de cette deuxième partie d'audience seront enregistrés et retranscrits par madame Yolande Teasdale, sténographe officielle.

La transcription de la séance de ce soir sera accessible dans environ une semaine, dans les centres de documentation et par accès Internet, aux centres de consultation dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle.

30 Nous avons tenu, le 3 mai dernier, la première partie de l'audience publique qui avait pour objectif d'obtenir l'information nécessaire à une meilleure compréhension du projet et de ses répercussions.

35 Nous abordons ce soir la deuxième partie de l'audience publique, qui a pour but de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le projet, d'émettre des commentaires, de faire des suggestions ou de proposer des modifications au projet.

40 Le déroulement de la séance est le suivant : nous demandons aux personnes qui ont fait connaître, avant le 20 mai dernier, leur intention de faire une présentation verbale, de se présenter au secrétariat à l'arrière de la salle, si ce n'est déjà fait, pour aviser de leur présence afin que l'on puisse respecter l'ordre d'inscription à l'horaire.

Le temps alloué pour chaque présentation est de 15 minutes. Au besoin, la commission d'enquête échangera avec les présentateurs de mémoires afin de préciser leur point de vue.

45 Si le temps nous le permet, les personnes qui veulent présenter leur point de vue verbalement pourront le faire en s'inscrivant au registre à l'arrière de la salle. Ces personnes seront appelées par ordre d'inscription à ce registre et elles disposeront de 10 minutes pour leur présentation.

50 Au cours de cette deuxième partie d'audience, le promoteur du projet et les personnes-ressources n'ont pas de rôle particulier à jouer. Ils sont toutefois invités à assister à la séance publique, à prendre connaissance des propos et des points de vue exprimés sur le projet.

Ce soir, cinq présentations sont prévues à l'horaire de la soirée.

55 Nous aimerions vous rappeler l'importance de maintenir un climat serein, tel que nous l'avons vécu en première partie d'audience. C'est ainsi qu'aucun propos diffamatoire ou non respectueux ne sera accepté au cours de l'audience, ni aucune manifestation d'approbation ou de désapprobation.

60 Nous vous soulignons que tout comme le promoteur et les personnes-ressources, vous avez la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans le mémoire d'un participant ou dans sa présentation. Ce droit doit servir uniquement à rectifier des faits et non pas à se prononcer sur les opinions émises par les participants.

65 Il ne s'agit donc pas de débattre de position exprimée, mais bien de corriger les données erronées.

70 Il peut s'agir, par exemple, de statistiques, de chiffres, de durée ou de toute autre donnée ou événement précis. Par exemple, si quelqu'un affirme que cette salle peut contenir 325 personnes, alors que son permis d'exploitation en est de 250, on peut rectifier ce fait.

75 Pour vous prévaloir de ce droit, vous devez vous inscrire au registre tenu à l'arrière de la salle. Les personnes qui y sont inscrites seront invitées à la fin de la séance pour intervenir. Leurs propos devront être brefs et factuels. Les rectifications pourront aussi se faire par écrit au cours de la prochaine semaine.

80 À la suite de cette deuxième partie de l'audience publique, la commission poursuivra son enquête. Le cas échéant, les questions supplémentaires de la commission et les réponses obtenues seront déposées dans les centres de documentation et dans le site Web du BAPE, et pourront être consultées par Internet au Centre de consultation régional.

85 La commission rédigera son rapport à l'intention du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Ce rapport fera état de vos préoccupations, de vos opinions, ainsi que des constatations et de l'analyse de la commission concernant le projet à l'étude.

Le rapport sera remis au ministre au plus tard le 25 août. Par la suite, le ministre disposera de 60 jours pour le rendre public.

90 Parallèlement à cette partie publique, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs procède à sa propre analyse environnementale. C'est à la lumière de ces deux rapports que le ministère fera ses recommandations au Conseil des ministres. La décision d'autoriser ou non le projet et selon quelle condition appartient au Conseil des ministres.

95 Dans les prochaines semaines, toute nouvelle information obtenue par la commission sera rendue publique et accessible à la consultation publique.

100 Nous tenons à souligner que le Bureau d'audiences publiques s'est muni d'une Déclaration de services aux citoyens et que l'organisme met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité des services offerts.

105 Dans le but de nous aider à mieux vous servir, nous vous demandons de bien vouloir remplir le questionnaire disponible à cet effet et de le remettre au secrétariat avant de quitter. Votre opinion à l'égard de nos services est essentielle pour nous. Je vous remercie à l'avance de prendre le temps nécessaire pour répondre à ce questionnaire.

J'invite maintenant notre premier participant qui est le représentant de l'Association maritime du Québec, monsieur Yves Paquette, à venir présenter son mémoire.

110 **M. YVES PAQUETTE :**

Monsieur le président, Monsieur le commissaire, merci d'abord de nous accueillir et nous donner la chance d'exprimer notre opinion sur le sujet qui est devant vous.

115 L'Association maritime du Québec est un organisme à but non lucratif qui représente à la fois les membres de l'industrie du nautique et les plaisanciers. Nous avons 250 membres corporatifs et quelque 9 000 membres plaisanciers et nous représentons environ 800 000 propriétaires d'embarcations au Québec.

120 Nous avons un intérêt particulier au sujet du dragage de la Marina de Saurel, parce qu'elle occupe un point névralgique dans la navigation de la région.

125 Nous sommes, nous, axés sur l'avancement du nautisme, de la plaisance, le développement des infrastructures et des réseaux des marinas, et au premier chef, l'apport d'une marina telle que la Marina de Saurel est très important pour nous.

L'autre aspect qui nous touche également, c'est la sécurité nautique qui est liée à la qualité des infrastructures, notamment dans les situations d'urgence.

130 De plus, la mise à niveau de cette marina assurera un accueil adéquat évident pour les touristes et les visiteurs venant des autres régions du Québec par voie navigable, et par les services qu'elle offrira et qui sont, sans aucun doute, un gage de qualité de vie pour la communauté locale.

135 L'AMQ travaille de concert avec l'ensemble des ministères provinciaux et fédéraux liés au nautisme et soutient les organismes de sécurité nautique par ses actions, notamment, avec les trois programmes mentionnés au mémoire, qui sont la classification des marinas, Éco-marina, et le programme de Stations Nautiques.

140 Nous croyons, nous, comme c'est notre secteur d'activités et, à toutes fins pratiques, notre fonds de commerce, qu'il est absolument essentiel que l'on protège l'environnement pour un développement durable de la navigation de plaisance, et qu'on assure une coordination adéquate entre la navigation commerciale sur le Saint-Laurent et la navigation de plaisance, d'où l'intérêt, pour nous, d'avoir une marina qui est vraiment remise à niveau dans la région ici et qui offrira des services plus qu'adéquats à l'ensemble des citoyens et aux visiteurs. Et qui sera une contribution évidente à la navigation sur le Saint-Laurent et dans la région.

145 Pour vous donner une idée, la navigation de plaisance représente, en apport économique au Québec, environ 5,8 milliards à l'économie du Québec. C'est très important pour l'économie et c'est aussi important pour la qualité de vie des citoyens.

155 Vous avez une région qui est particulièrement riche. On a l'habitude de dire, nous, que le réseau hydrique du Québec est probablement le plus beau au monde. De toute évidence, il y a une justice divine, on ne peut s'en servir que six mois par année. Mais malgré ça, pour nous, l'apport d'une marina comme celle de Saurel est important, et je vais vous donner un chiffre : il manque actuellement 2 500 places à quai dans nos marinas, dans la région de Montréal.

160 Ce sont des études faites par DBSF. Vous pourriez d'ailleurs trouver ces rapports-là, si vous ne les avez pas déjà en main, sur le site de l'AMQ, nautismequebec.com sous l'onglet Documentation. Vous aurez ces études-là et beaucoup d'autres. Entre autres, une étude européenne sur la pollution des cours d'eau et qui indique que la très grande partie de la pollution des cours d'eau vient non pas de la navigation de plaisance, mais des activités humaines terrestres, que ce soit l'agriculture, la construction, le transport routier, et cetera.

165 C'est en dehors de notre débat, mais ce que je veux dire par là, c'est que le fait que l'on ait une marina qui est bien gérée va permettre, à toutes fins pratiques, de protéger l'environnement.

170 D'abord, si vous ne connaissez pas le programme Éco-marina de l'Association, c'est un programme qui est carrément voué à la gestion environnementale, qui demande aux marinas d'avoir une politique environnementale, de former son personnel et toutes les formes de gestion sont indiquées dans le programme et les marinas doivent le mettre en application, que ce soit le ruissellement vers les plans d'eau, les aires de carénage, la gestion des produits pétroliers, l'utilisation de tous les produits qui sont utilisés pour la marina.

175 Et nous croyons qu'une marina qui est bien gérée, dans cette région particulièrement active en milieu nautique, va non seulement être un apport sur le plan social, sur le plan économique, mais beaucoup sur le plan environnemental. Parce que les agents ou les gestionnaires des marinas ont, avant tout, à cœur de protéger leur secteur d'activité et feront en sorte que les politiques environnementales seront bien protégées.

180 Alors, tous ces chiffres peuvent montrer que comme pour les autres marinas, la Marina de Saurel est une valeur économique de taille pour la région, pour la pratique de la plaisance, mais aussi pour toutes les entreprises qui y sont liées directement et indirectement.

185 Je n'ai pas besoin de vous faire la nomenclature des entreprises liées au nautisme dans la région. Ces entreprises-là sont très connues.

Alors, nous recommandons donc que le projet de dragage de marina soit accepté d'emblée, en respect avec les orientations de développement durable et selon les pratiques environnementales jugées conformes, protégeant la qualité de l'eau et de ses habitants.

190 À défaut de la réalisation d'un tel projet, cela causerait un manque inestimable dans la région et serait néfaste, tant au niveau environnemental, de la sécurité touristique et bien entendu au niveau économique.

195 La non-fonctionnalité de la marina causée par l'inaccessibilité est un frein économique pour la région, mais aussi une perte d'argent évidente lorsqu'on parle des retombées concrètes de cette marina. Et c'est aussi une perte sociale pour le milieu. Enfin, c'est un frein évident au développement du nautisme.

200 Il est urgent de mettre à niveau une telle infrastructure et de s'interroger sur les coûts d'étude élevés que son opérationnalisation implique, mais aussi sur les délais d'étude.

Nous ne sommes pas sans rappeler que le fleuve est une priorité dans de nombreux dossiers gouvernementaux et qu'il est temps d'agir ensemble pour revitaliser ces infrastructures.

205 Je vous ferai remarquer, d'ailleurs, si vous vous rappelez en 1984 au moment de l'événement des Grands voiliers à Québec, il y avait eu beaucoup d'investissement dans les marinas. Malheureusement, depuis ce temps-là, il y a eu très peu d'investissement. Alors, l'envasement, tout ça, a rendu plusieurs de ces marinas impraticables.

210 Et, aujourd'hui, on a des règlements qui doivent protéger l'environnement, entre autres sur les eaux grises et les eaux noires, et on a besoin de stations de pompage, par exemple. Alors, les services que peuvent offrir les marinas le long de la voie navigable du Saint-Laurent sont importants, non seulement pour les plaisanciers eux-mêmes, mais aussi pour la protection de l'environnement.

215 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Paquette. J'avais juste peut-être une petite précision à vous demander.

220 Quand vous dites : « À défaut de réalisation d'un tel projet », vous dites que ça serait néfaste sur le plan environnemental. J'aimerais ça peut-être que vous précisiez un peu votre point de vue là-dessus.

225 **M. YVES PAQUETTE :**

O.K. Dans un contexte où on remet une marina à niveau et qu'on lui donne tous les outils pour gérer efficacement tout ce qui touche la gestion des produits pétroliers, les ruissellements... Par exemple, avec une aire de carénage, on peut protéger les plans d'eau du ruissellement, par exemple du sablage des bateaux, réparations de toutes natures, que ce soit mécanique ou que ce soit strictement le fibre de verre, le bois, et cetera.

230 On a aussi, avec une marina, on aurait un plan et une politique environnementale qui se transmettent directement aux plaisanciers. Les plaisanciers qui vont visiter les marinas ou qui y séjournent, pour l'été, devront adopter des codes de conduite qui sont propices à l'environnement.

235 Par exemple, pour les visiteurs qui auraient à passer une nuit dans la région ou les gens qui sont pris par un changement soudain de température, plutôt que de devoir s'installer dans des zones sensibles pourront avoir un refuge à la marina.

240 Alors, toutes ces questions-là sont des questions qui, ni plus ni moins, sont liées à l'environnement et vont protéger l'environnement parce qu'il va y avoir un contrôle, il va y avoir une gestion beaucoup plus professionnelle, beaucoup plus adéquate. Si on parle seulement de stations de pompage, par exemple, pour éviter les déversements dans le fleuve Saint-Laurent, alors à partir du moment où on remet à niveau une installation semblable, dans un milieu qui manque déjà de places à quai, on va contribuer à la protection de l'environnement.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Merci beaucoup. Monsieur Labrie, est-ce que vous avez une question?

250 **M. DONALD LABRIE, commissaire :**

Vous mentionnez dans votre programme, vous avez l'aspect protection environnement, vous parlez d'un programme Éco-marina. En quoi ça consiste?

255 **M. YVES PAQUETTE :**

260 Oui. Le programme Éco-marina touche tous les secteurs de la gestion d'une marina. Que ce soit le recyclage de tout type de produit, pour les aires de restauration, que ce soit le recyclage des produits qui viennent de la restauration, les aires de réparation mécanique, recyclage des huiles, protection, par exemple, adéquate des services d'essence dans les marinas, et la marina doit avoir une conscience environnementale.

265 Sur ce point particulier, je vous référerais, en allant à l'onglet Documentation Éco-marina – d'ailleurs, je vais faire suivre à vos bureaux, demain, la référence exacte et un document écrit sur la question – l'annexe F de cette politique-là demande aux marinas de s'autoévaluer avant d'être accréditée par nous.

270 Et pour nous assurer que le programme est bien géré et que ce soit un programme objectif et que les résultats, aussi, ne viennent pas, ne puissent être entachés de quelque nature que ce soit, nous avons confié la gestion des accréditations des marinas, en termes éco, à la corporation de l'Institut touristique du Québec, qui elle-même a le mandat du gouvernement provincial pour l'évaluation de l'ensemble des entreprises hôtelières de différentes catégories. Elles ont donc une expertise très poussée dans ce secteur-là d'évaluation, et ce n'est ni l'AMQ, ni des gens reliés aux marinas qui font cette évaluation-là.

275 Alors, à partir du moment où l'évaluation est faite, ça devient une évaluation qui, elle, est non seulement objective, mais aussi très fiable.

280 Et nous, ce qu'on préconiserait – j'en profite d'ailleurs pour passer ce message-là ici – ce qu'on préconiserait c'est que l'ensemble des marinas du Québec doivent obligatoirement avoir une accréditation Éco. Parce que c'est notre façon à nous de protéger ce qui est cher aux yeux de tous les plaisanciers, c'est-à-dire les plans d'eau, parce que c'est là-dessus qu'on navigue puis on veut pouvoir le faire de façon durable.

285 Et dans l'ensemble du projet, comme vous le verrez dans le document que je vais vous transmettre, il y a aussi beaucoup d'exemples de ce qui peut être fait à très peu de coûts, mais avec une très grande efficacité.

290 J'ai mentionné tantôt l'utilisation de produits qui sont biodégradables. On peut aller jusque dans le détail sur les produits qui sont inclus dans la fabrication des quais, par exemple.

295 Alors, l'ensemble de ces choses-là sont tenues en considération. C'est un programme, je le dis sans fausse modestie, on a pris le programme qui était le programme Clean Marine, de l'OMOA en Ontario, on l'a traduit, on l'a adapté au besoin du Québec. On l'a présenté au ministère de l'Environnement, au ministère du Transport, à Tourisme Québec, au MDEIE pour voir s'il n'y avait pas là-dedans des choses qui nous échappaient, qui étaient contraires à nos lois ou qui n'étaient pas suffisantes.

300 On s'est aperçu que certaines des exigences sont supérieures aux lois actuelles du Québec. Et on en est très fier et on incite toutes nos marinas à y prendre part.

LE PRÉSIDENT :

305 Mais pour la Marina de Saurel, ça représente combien en termes de ressources humaines, financières?

M. YVES PAQUETTE :

310 C'est une très bonne question, parce que la plupart des gens vont penser que c'est très dispendieux. Généralement... nous, on dit que c'est un investissement. Et avec l'audit, les résultats de l'audit, vient aussi une série de recommandations à la marina, que la marina peut, à son gré, mettre en pratique.

315 Règle générale, il en coûte très peu. Si, par exemple, c'était une question de changer des quais, ça, ça peut devenir plus onéreux. Les stations de pompage, par exemple, les citernes, les réservoirs souterrains qui pourraient être abîmés, c'est clair qu'il y a des coûts là-dedans qui peuvent varier d'une marina à l'autre. Sauf que de ne pas les changer deviendrait plus coûteux.

320 Et autre point important, c'est que nous, on essaie de promouvoir les marinas qui en font partie, parce que ça peut devenir une source de revenus.

325 L'exemple, on avait déposé un mémoire au moment où le gouvernement avait adopté des lois sur le rejet des eaux usées dans le fleuve. Et on avait demandé au gouvernement – malheureusement, on n'a pas eu de réponse positive à date – mais on avait demandé au gouvernement de faire ce qui s'était fait ailleurs, c'est d'installer des stations de pompage dans

330 différentes marinas, gratuitement. Mais en retour, de demander aux marinas d'offrir ce service-là gratuitement. Ce qui avait deux effets. Premièrement, il y avait plus de gens qui se rendaient aux marinas parce que le service était gratuit. Donc, et les plaisanciers prenaient l'habitude d'aller vers les marinas pour faire leur pompage plutôt que de déverser dans le fleuve Saint-Laurent, et les marinas y trouvaient leur compte, parce que ça créait de l'achalandage chez eux.

LE PRÉSIDENT :

335 Vous faites des longues réponses. C'est bien. Non, c'est bien. C'est complet.

M. YVES PAQUETTE :

Ça vous donne une idée...

340 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous aviez d'autres choses, Monsieur Labrie?

M. DONALD LABRIE, commissaire :

345 On vous remercie de votre intention de déposer le document qu'on va sûrement lire avec intérêt, mais une dernière petite question. La Marina de Saurel, en termes d'importance de places à quai au Québec, comment elle se situe?

350 **M. YVES PAQUETTE :**

355 Je dirais qu'elle est dans les moyennes-grosses marinas, ce qui est très important, mais c'est surtout le site où elle est située. Avec le nombre de visiteurs qui transitent sur le Richelieu, par exemple, et sur le fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec, c'est évident qu'on a besoin, particulièrement dans cette région ici, de toutes les places qui sont disponibles.

360 Et comme, durant l'été, les plaisanciers qui sont résidents dans une marina ont tendance aussi à voyager, ça libère des places pour les visiteurs, et ça, c'est important pour la circulation sur le Saint-Laurent.

LE PRÉSIDENT :

365 Une dernière, par oui ou par non. Est-ce que la Marina de Saurel, elle a adhéré à votre programme Éco-marina?

M. YVES PAQUETTE :

370 Oui. D'ailleurs, je suis particulièrement heureux de souligner que la région ici est particulièrement active. On a un programme qui s'appelle Québec Stations Nautiques, qui regroupe l'ensemble des intervenants nautiques dans la région et celle du lac Saint-Pierre qui a été récemment créée, a généré une adhésion spontanée et très dynamique. Et la même chose pour les programmes de l'AMQ.

375 D'ailleurs, pour participer au programme Stations Nautiques, la marina, il doit y avoir au moins une marina qui est classée Éco.

Alors, là-dessus, l'adhésion est là.

380 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Merci beaucoup, Monsieur Paquette. J'inviterais maintenant, madame Roxanne Dugas qui est représentante de la Station nautique du lac Saint-Pierre.

385 Alors, bonsoir, Madame!

Mme ROXANNE DUGAS :

390 Bonsoir! En fait, monsieur Paquette a très bien fait le lien avec la station nautique.

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

LE PRÉSIDENT :

395 Donc, quand vous dites que ça provoquera une amélioration de l'offre touristique qui va engendrer des retombées positives, est-ce que vous avez essayé de quantifier ça?

Mme ROXANNE DUGAS :

400 Quantifier?

LE PRÉSIDENT :

405 C'est en général?

Mme ROXANNE DUGAS :

Bien, en fait, on sait qu'évidemment, s'il y a plus de places à quai, il y aura sûrement plus de touristes. Donc, évidemment, des retombées. Mais quantifier? Non.

410

LE PRÉSIDENT :

O.K.

415

Mme ROXANNE DUGAS :

On ne se lance pas dans des chiffres.

LE PRÉSIDENT :

420

O.K. Donc, vous parliez en général?

Mme ROXANNE DUGAS :

425

En général.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça, O.K.

430

Mme ROXANNE DUGAS :

D'une façon générale.

LE PRÉSIDENT :

435

Monsieur Labrie, est-ce que vous avez quelque chose?

M. DONALD LABRIE, commissaire :

440

La Marina de Saurel a un rôle prédominant, je crois comprendre, à la Station nautique Lac-Saint-Pierre. Mais la Station nautique Lac-Saint-Pierre comprend combien de marinas, combien de places à quai? Avez-vous un nombre approximatif, si vous n'avez pas le chiffre précis?

445 **Mme ROXANNE DUGAS :**

450 En fait, la Station nautique couvre une très grande étendue. Ça s'étend, en fait, de Contrecœur à Deschaillons sur la rive-sud, puis de Lavaltrie à Sainte-Anne-de-la-Pérade. Le nombre de marinas présentement qui sont dans la station nautique, je dirais une dizaine, parce qu'on touche un énorme territoire puis en fait, on peut inclure le nombre de marinas qu'on veut, mais à cause de sa position stratégique, c'est un peu la porte d'entrée de la Station nautique. Mais le nombre exact présentement...?

455 **M. DONALD LABRIE, commissaire :**

Et le nombre de places à quai, un ordre de grandeur, avez-vous une idée pour l'ensemble de ces marinas-là?

460 **Mme ROXANNE DUGAS :**

Je n'ai pas la réponse. Peut-être que mon collègue aurait une réponse.

M. DONALD LABRIE, commissaire :

465 Peut-être quelqu'un va nous donner la réponse, ça va. O.K. Je n'ai pas d'autre question, Madame.

LE PRÉSIDENT :

470 Moi, j'en aurais une petite dernière. Quand vous parlez du respect de l'environnement et « le développement durable sont au cœur des préoccupations de la Station nautique », concrètement, j'aimerais ça que vous m'expliquiez dans vos mots, comment vous voyez ça par rapport à la Marina de Saurel?

475 **Mme ROXANNE DUGAS :**

480 En fait, par rapport à la Marina de Saurel, comme je disais, on a choisi – la Station nautique est toute jeune, mais on a quand même choisi des orientations au niveau de promouvoir un nautisme responsable. Puis la première action qu'on a décidée, c'est en signant la Charte de développement durable du lac Saint-Pierre, qui était de développer par conservation de la nature puis la réserve mondiale de la biosphère du lac Saint-Pierre.

485 Puis concrètement, c'est sûr que c'est une signature, un engagement volontaire, mais c'est envers des principes de développement durable.

Mais concrètement – c'est sûr que monsieur Paquette en a parlé du programme Éco-marina, c'est quelque chose qu'on veut inciter les membres de la Station nautique à adhérer à ce programme-là – mais concrètement on est en train de faire notre plan d'action.

490 **LE PRÉSIDENT :**

O.K.

495 **Mme ROXANNE DUGAS :**

Donc, concrètement, on va voir qu'est-ce qu'on va faire, mais c'est évidemment qu'on va mettre le programme Éco-marina... on va encourager nos marinas à participer au programme puis la Marina de Saurel, bon, on en fait déjà partie, mais...

500 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, Madame Dugas, merci beaucoup pour cette présentation.

505 **Mme ROXANNE DUGAS :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

510 J'inviterais maintenant, madame Hélène Paris de l'Office du tourisme de la région de Sorel-Tracy . Bonsoir!

Mme HÉLÈNE PARIS :

515 Monsieur Fortin, Monsieur Labrie, bonsoir et bienvenue dans notre petit pays d'eau.

520 La présentation de l'Office du tourisme, notre intention dans la présentation de ce mémoire est de vous faire valoir l'importance du nautisme dans l'industrie touristique du territoire, que le retard dans le dragage pénalise les membres des marinas, les plaisanciers, touristes, les touristes et visiteurs de passage sur notre territoire, ainsi que les citoyens, car les infrastructures sont publiques et que l'activité marine est séculaire et a contribué au développement économique et culturel de la région.

525 La définition du nautisme dans le présent mémoire inclut les activités de plaisance et le spectacle nautique par la voie terrestre.

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 1 : « L'Office de tourisme et congrès du Bas-Richelieu... »

Fin de la phrase à la page 2 : « ... qui donnera naissance à l'actuelle ville de Sorel-Tracy. »

530

LE PRÉSIDENT :

Excusez-moi. Vous savez qu'on a déjà pris connaissance de votre mémoire?

535

Mme HÉLÈNE PARIS :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

540

Comme il est volumineux, vous pouvez peut-être résumer un petit peu.

Mme HÉLÈNE PARIS :

545

Justement, j'ai abrégé quand même, les choses, et j'ai souligné des choses un peu plus importantes. Je vais essayer de faire ressortir l'essentiel du dossier.

LE PRÉSIDENT :

550

Allez-y.

Mme HÉLÈNE PARIS :

555

En 1787 William Henry, c'est-à-dire les autorités rebaptisent la ville en l'honneur du prince anglais de passage dans la Ville.

En 1830, Molson établit un chantier maritime à William-Henry qui est maintenant Sorel-Tracy.

560

Et en 1884, on entreprend les travaux de dragage – ça aussi, ce n'est pas d'aujourd'hui – du lac Saint-Pierre. Montréal pourra ainsi s'ouvrir à la navigation océanique.

Et, par la suite, vous avez connu Marine Industries limitée qui avait 10 000 employés, et cetera, et 2 000...

565

L'Archipel du lac Saint-Pierre est reconnu réserve de la biosphère de l'UNESCO.

Aujourd'hui, la Ville de Sorel-Tracy adhère à l'agenda 21, démarche éco-collectivité pour prioriser des stratégies de développement dans la MRC de Pierre-de-Saurel. Les démarches sont en cours pour obtenir le statut de technopole en écologie industrielle.

570

Alors, les caractéristiques du territoire de la MRC de Pierre-de-Saurel. La MRC de Pierre-de-Saurel est constituée de 12 municipalités. La Ville de Sorel-Tracy est la quatrième plus ancienne ville au Canada. Un centre-ville au bord de l'eau à 10 minutes de marche du Parc nautique fédéral, à 45 minutes des grands centres comme Montréal, Drummondville, Trois-Rivières.

575

La région est l'instigatrice du dépôt du dossier de l'UNESCO afin de reconnaître l'archipel du lac Saint-Pierre, réserve de la biosphère.

Une autre des caractéristiques de notre réserve, c'est la plus importante héronnière connue au monde; la première halte migratoire printanière de l'oie des neiges du Saint-Laurent; la plus importante halte migratoire de sauvagines du Saint-Laurent; et, encore, le plus important archipel du Saint-Laurent avec ses 103 îles; la plus importante plaine d'inondation du Saint-Laurent, un territoire demeuré à 90 % naturel.

580

Il faut savoir que le territoire de la réserve de la biosphère est composé de plusieurs MCR, entre autres Pierre-de-Saurel, Nicolet-Yamaska, Bécancour, d'Autray, Maskinongé et Trois-Rivières.

585

Le site RAMSAR. Le lac Saint-Pierre a reçu en 1998 la désignation du site RAMSAR en vertu de la convention relative aux zones humides d'importance internationale.

590

La région du lac Saint-Pierre constitue l'une des composantes majeures de l'écosystème du Saint-Laurent.

Alors, la Ville de Sorel-Tracy a plusieurs projets prévus. Entre autres, la mise en valeur des rives donnant sur le fleuve Saint-Laurent et sur la rivière Richelieu par l'aménagement de réseaux pédestre et cyclable.

595

L'intégration des pôles de la maison du gouverneur au siège de l'Office du tourisme de la région Sorel-Tracy, du centre-ville, du parc Regard-sur-le-fleuve jusqu'au Parc nautique de Sorel.

600

La Ville de Sorel-Tracy négocie actuellement le transfert du quai fédéral numéro 2 afin d'en faire un prolongement du parc Regard-sur-le-fleuve. La Ville veut ainsi se réapproprier cet important accès au fleuve et réaménager un lieu industriel en espace public par des aménagements récréotouristiques.

605

La Ville a acquis les quais Richelieu en bordure de la rue de la Reine au centre-ville pour permettre, afin d'accueillir de petits bateaux de croisière et pour la tenue de festivités.

610 Plan stratégique de développement durable pour le territoire de la MRC Pierre-de-Saurel. Cinq produits d'appels pour la MRC. Nous nous attarderons à trois produits pour le bénéfice du mémoire, soit : le nautisme, l'écotourisme et l'événementiel.

615 Le nautisme : bien, là, il faut remarquer que nous avons le service de traversier, nous avons un service de bac à câble saisonnier sur la rivière Richelieu. On a 14 rampes de mise à l'eau, quatre marinas de plaisance, c'est-à-dire 725 places à quai.

620 Les marinas : la clientèle essentiellement saisonnière soit 87 % ou 630 places à quai, la capacité réservée aux visiteurs n'est que de 13 % ou 95 places. Donc, elle est inférieure à la moyenne québécoise qui est de 20 %.

625 La participation des marinas à des programmes de classification. Alors, trois marinas participent à ce qu'on appelle Les ancrs. Le camping et Marina Parc Bellerive qui a quatre ancrs; la Halte des 103 îles, trois ancrs; et la Marina de Saurel – Parc nautique Sorel et Parc nautique fédéral – trois ancrs, participent toutes au Programme de classification des marinas de l'Association maritime du Québec. Ce programme de classification se voulant un gage de fiabilité et de qualité des services offerts. Alors, on sait que l'échelle est de zéro à cinq.

630 Les deux bassins de la Marina de Saurel ont 2 gouttes d'or, font partie du programme d'Éco-marinas – on en a déjà parlé, je pense que c'est monsieur Paquette qui en a parlé. Alors, encore là, la certification est de zéro-cinq, et nous, on en possède deux et on veut s'améliorer encore.

635 La région fait maintenant partie du programme « Québec Stations Nautiques » de l'AMQ, depuis janvier.

Les orientations de développement identifiées à l'heure actuelle pour la Station nautique du lac Saint-Pierre sont d'assurer la promotion du nautisme responsable, ainsi que de valoriser les activités nautiques existantes.

640 Nous avons des parcs en bordure de l'eau. Il y en a cinq en bordure du fleuve, sept sur le Richelieu, deux en bordure de la Yamaska. Tous sont dotés de services appréciables et fonctionnels.

645 L'écotourisme : l'écotourisme se distingue des offres formes de tourisme de nature, en ce qu'il est le seul à contribuer à la conservation de la nature, à la sensibilisation environnementale et au bien-être de la population autre.

650 Nous avons également sur notre territoire, six excursions nautiques dont deux font de l'interprétation, c'est-à-dire de la faune et de la flore, de la réserve de la biosphère.

655 Nous avons également la Société d'aménagement de la Baie de Lavallière. Les visiteurs accèdent à la découverte des marais et de la baie par le biais d'expositions temporaires à la Maison du marais, un sentier pédestre de 1,3 km avec panneaux d'interprétation, excursions guidées, services de location kayak-canot, rampe de mise à l'eau, forfait séjour avec camping limitrophe.

LE PRÉSIDENT :

660 Est-ce que vous pourriez aller peut-être en conclusion? Parce que vous...

Mme HÉLÈNE PARIS :

665 Alors, je vais juste vous ajouter que nous avons deux routes importantes : la Route bleue et la route touristique.

670 Les attraits patrimoniaux. Il y a le biophare, le lieu historique national du Canada du Canal-de-Saint-Ours et le tourisme événement lié au nautisme et le Festival de la gibelotte de Sorel-Tracy, qui en est à sa 33ième édition. Les Îles à la rame qui sont à leur 9ième édition. Et lors de cette randonnée, je parle bien des îles à la rame, il y a de l'animation musicale le long des rives, circuit bloqué aux embarcations à moteur pendant l'événement. Nombre d'inscriptions limité.

675 Projet en cours : bien, il y a le projet d'Écomonde, qui permettrait de bonifier de façon substantielle l'offre régionale. Il s'agit d'un concept d'hébergement thématique sous forme de complexe écotouristique recréant un écosystème. L'Écomonde sera aménagé sur un terrain 1,2 million de pieds carrés.

680 On a commandé une étude par... excusez-moi, je veux aller vite puis je m'enfarge. Ça fait que je vais aller un petit peu plus lentement si vous voulez être patient.

LE PRÉSIDENT :

Mais vous pouvez peut-être, comme il reste quelques minutes encore, vous pouvez peut-être plus centraliser sur la marina comme telle.

685 **Mme HÉLÈNE PARIS :**

Oui. C'est beau. Alors, le plan stratégique de développement de marketing du tourisme. L'étude réalisée nous situe au Triangle d'or du nautisme.

690 Si vous regardez le graphique en bas, vous voyez que le Saint-Laurent, Montréal, Sorel et Québec, on a 64,6 %. Rivière Richelieu il y a 36,1 %. Alors, c'est des gens qui passent par chez nous. L'axe Richelieu joue un rôle majeur sur le plan nautique, car il est la porte d'entrée du lac Champlain. L'axe Sorel-Tracy, cet axe, via le lac Saint-Pierre, passe par Trois-Rivières jusqu'à la vieille Capitale.

695 Et je termine en vous parlant de l'intérêt spécial de l'Office du tourisme au projet.

700 Le projet de la Marina de Saurel d'entreprendre un programme décennal de dragage constitue un élément important dans le développement futur des rives dans la région de Sorel-Tracy. Déjà, au tout début de la colonisation de notre territoire, le confluent du fleuve et l'actuelle rivière Richelieu a permis aux Amérindiens de développer le territoire. L'importance de cette partie du fleuve ne s'est ensuite jamais démentie, notamment sous le règne des Français puis des Anglais. Dans une ville aussi tributaire de la présence du fleuve Saint-Laurent, personne ne s'étonnera de l'hypersensibilité de l'industrie touristique envers l'accès à l'eau.

705 À Sorel-Tracy, l'activité marine est séculaire et très rares sont les citoyens qui ne s'y sentent pas concernés. Elle est partie prenante de tous les secteurs économiques et culturels de la région d'aussi loin que nous puissions remonter dans le cours de notre histoire.

710 Nos marinas font partie d'une infrastructure publique municipale et nous désirons, en ce sens, travailler un arrimage avec les différentes clientèles du spectacle nautique de même qu'avec les produits et services touristiques.

715 Nous bénéficions déjà de plusieurs conditions susceptibles de nous assurer du succès, dont la proximité des grands centres urbains, le trafic nautique provenant du lac Champlain, l'accès aux réseaux nautiques, le spectacle nautique, les attraits patrimoniaux, sans oublier la faisabilité technique et économique conjuguée à un consensus social.

720 Bien entendu, le projet assurerait, de surcroît, la profondeur d'eau nécessaire aux activités courantes de la marina, ce qui permettrait une utilisation optimale du Parc nautique de Sorel et du Parc nautique Fédéral, en plus d'assurer la sécurité des opérations de navigation et d'accostage.

725 Pour l'instant, il existe plusieurs clientèles pénalisées par le retard de ce dragage : les plaisanciers membres de la marina, les plaisanciers touristiques qui se voient face à un manque de places à quai disponibles, ce qui engendre donc une perte importante d'occasions d'affaires, ainsi que la population locale et les visiteurs puisque l'infrastructure est publique.

La capacité limitée de places à quai est sans aucun doute un frein majeur au développement de la clientèle touristique.

730 Donc, la position de l'Office du tourisme.

735 Soulignons que nous planifions intégrer les infrastructures et les équipements nautiques avec les milieux d'accueil et les services de proximité : restos, boutiques, commerces, produits touristiques, et nous comptons développer de nouveaux produits et services en matière d'excursions et de séjours nautiques pour les clientèles locatives et touristiques et citoyennes.

740 Nous avons également pour projets de mettre en place des programmes d'initiation, de découverte et d'appréciation du nautisme pour les clientèles et dans la population en général, de même qu'intégrer le spectacle nautique comme élément stratégique d'achalandage des clientèles terrestres.

745 En terminant, Tourisme Québec a privilégié le fleuve Saint-Laurent dans ses stratégies de promotion et de commercialisation touristique. Des raisons de plus qui nous amènent à croire que le projet de dragage de la Marina de Saurel est essentiel pour le développement touristique de la région et qui doit s'effectuer dans les plus brefs délais pour le bien de tous. J'ai terminé.

LE PRÉSIDENT :

750 Est-ce qu'on peut vous poser une petite question?

Mme HÉLÈNE PARIS :

Oui, oui, oui.

755 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va?

Mme HÉLÈNE PARIS :

760 Ça va.

LE PRÉSIDENT :

765 Regardez, quand vous dites : « Il existe plusieurs clientèles pénalisées par le retard du dragage », est-ce que ça s'est fait ressentir récemment ou il y a quelques années? Parce que le projet a été en marche en début 2000, 2002 jusqu'à 2004, après ça jusqu'à aujourd'hui. Donc, est-ce que ça s'est fait sentir récemment?

770

Mme HÉLÈNE PARIS :

Bien, vous savez, il y a 20 ans, la marina de Sorel-Tracy, c'est-à-dire la marina ici, était très populaire et beaucoup de gens arrêtaient. C'était un point d'arrêt pour les gens qui s'en allaient à Québec. Ils partaient de Montréal ou du lac Champlain et c'était « la place ».

775

Et maintenant, on ne peut plus, on n'a plus de place, parce que ce n'est pas assez creux et ça empêche beaucoup de gens, de plaisanciers de venir ici.

LE PRÉSIDENT :

780

Mais là, vous parlez de 20 ans. Donc, c'est en 1990?

Mme HÉLÈNE PARIS :

785

Dans ces années, oui.

LE PRÉSIDENT :

790

Est-ce que vous avez des chiffres qui viendraient supporter ça?

Mme HÉLÈNE PARIS :

795

Personnellement, je n'en n'ai pas. Je ne sais pas si ma... J'ai beaucoup de témoignages, par exemple, de gens qui ont arrêté, qui nous disent qu'ils ne viennent plus à Sorel à cause de ça.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Ça va. Monsieur Labrie?

800

M. DONALD LABRIE, commissaire :

Madame Paris, vous avez mentionné le projet Écomonde qui semble très, très attrayant.

Mme HÉLÈNE PARIS :

805

Absolument.

M. DONALD LABRIE, commissaire :

810 Et qui consisterait à recomposer des terres humides à l'aide de sédiments qui pourraient venir de dragage des installations portuaires. Ce projet-là, Écomonde, vous dites que le financement est déjà complété. À quelle étape vous êtes rendue et est-ce que c'est pensable...

Mme HÉLÈNE PARIS :

815 Le financement régional est complété, mais le gros financement ne l'est pas. On est en train de regarder de part et d'autre où on pourrait aller chercher les sous, mais ça va être un projet extraordinaire. En tout cas, si vous avez la chance à un moment donné de...

M. DONALD LABRIE, commissaire :

820 Et d'autant plus extraordinaire, si vous pouvez valoriser des sédiments qui pourraient être réutilisés.

Mme HÉLÈNE PARIS :

825 Absolument.

M. DONALD LABRIE, commissaire :

830 Mais il n'est pas assez avancé pour que les sédiments de la Marina de Saurel soient utilisés?

Mme HÉLÈNE PARIS :

835 Bien, je me pose la question moi aussi. Alors, c'est à voir. Mais j'aimerais. J'aimerais que déjà on puisse faire quelque chose dans ce sens-là.

M. DONALD LABRIE, commissaire :

840 Merci, Madame Paris.

LE PRÉSIDENT :

845 Donc, merci, Madame Paris. Maintenant, notre prochain participant, j'inviterais monsieur Benoît Dupré s'il vous plaît. Bonsoir!

850 **M. BENOÎT DUPRÉ :**

Bonsoir!

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

855 **Début de la phrase à la page 1 : « Je présente ce mémoire à titre de résidant... »**

Fin de la phrase à la page 2 : « [...] maintenir le développement d'un nautisme sécuritaire... »

860 Bien, ça vous ne dira probablement rien, mais entre autres, l'entrée de la baie de l'île de Grâce ou l'entrée du chenal de l'île au Foin qui sont des endroits très attirants pour les plaisanciers, qui avec le temps et la baisse de niveau des eaux, ce n'est presque plus possible de rentrer là quand l'eau est au zéro des cartes, parce qu'il y a juste un bouton de sédiment qui s'est créé sur cinq pieds de long, et c'est devenu presque impossible d'y accéder.

(L'INTERVENANT POURSUIT ET TERMINE LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

865 **LE PRÉSIDENT :**

870 Merci, Monsieur Dupré. Tout d'abord, juste une petite précision, je dirais même c'est une rectification. Je vais vous donner un exemple.

875 Quand vous dites dans votre mémoire qu'il a fallu convoquer une commission d'enquête payée par les membres de Marina Saurel, ce n'est pas tout à fait ça. Parce que les personnes-ressources qui constituaient les représentants des différents ministères, qui étaient assis à la gauche, donc les dépenses de ces personnes-là étaient assumées par les ministères, et les dépenses de la commission étaient assumées par les dépenses de la commission.

Donc, finalement, c'est des dépenses du gouvernement du Québec, en général. Donc, c'est tous les citoyens du Québec qui ont défrayé les coûts.

880 **M. BENOÎT DUPRÉ :**

Bien, il reste qu'en 10 ans, ce projet-là, en étude, on est rendu à 300 000 \$.

LE PRÉSIDENT :

885 Tout à fait. Mais quand vous dites dans votre mémoire : « Est-ce que les normes ou exigences imposées par les projets d'entretien d'envergure ne pourraient pas être assouplies ou simplifiées? » Vous pensez à quoi dans ce temps-là? Est-ce que vous avez des idées des propositions?

890 **M. BENOÎT DUPRÉ :**

Je n'ai aucune idée. C'est des questions. Par contre, on a creusé l'entrée du Richelieu pour le port de Sorel, il n'y a pas eu d'audience publique. Pour enlever 30 000 mètres cubes dans une marina, on est rendu en audience publique. Pour creuser le Richelieu, ça n'a pas pris 10 ans. Est-ce que c'était parce que c'était demandé par Rio Tinto ou des grandes entreprises comme ça? Je ne le sais pas.

900 Quand on est rendu à un organisme de plaisanciers, de demander 300 000 \$ d'études sur un projet d'un million et demi, je trouve ça fort.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Monsieur Labrie?

905 **M. DONALD LABRIE, commissaire, commissaire :**

Je crois avoir la réponse, mais je veux me la faire confirmer. Quand vous dites que : « Il est important que le projet soit approuvé tel que présenté », vous parlez du projet présenté en août ou novembre 2010, là, avec la...

910 **M. BENOÎT DUPRÉ :**

Oui. Bien, là, par dépit, oui, c'est ça. C'est celui-là que je vous propose. C'est bien sûr que le premier projet était, de remise en eau libre, était moins cher.

915 C'est bien sûr que le deuxième projet qui a été présenté où est-ce qu'il y avait des îlots et qui permettait à Ville de Sorel de terminer la passerelle de Regard-sur-le-fleuve était, aux yeux de plusieurs citoyens, très acceptable. Mais là, bon, c'est sûr que Pêches et Océans, ce qu'ils nous ont expliqué la dernière fois, ne voulait pas. Mais au niveau des citoyens, en tout cas, à mon niveau à moi, c'est celui-là que je préférerais. Mais là, il faut que le dragage se fasse au moins. On n'est pas pour prendre 15 ans pour faire ça, là.

925 Tantôt, vous demandiez le nombre de marinas; au niveau de la Station nautique Lac-Saint-Pierre, c'est 15 marinas pour 2 500 places à quai. Marina de Saurel, dans ses 2 500 places à quai en compte tout près de 600.

930 Vous demandiez le nombre de places à quai que le dragage pourrait apporter. Où est-ce qu'est mon bateau, à Parc nautique fédéral, il y a toute la partie est qui n'est plus utilisable depuis trois ans. Si cette partie-là était draguée, c'est un minimum de 40 places à quai qui pourraient être ajoutées. 40 places à quai où est-ce que, bon, si on met quelques visiteurs là-dedans, bien...

Vous demandiez aussi combien un visiteur rapporte. Dans l'étude de DBSF il est mentionné, ou dans le rapport Bélanger de 2002, mais je pourrai vérifier mes données, il est mentionné qu'un plaisancier qui part pour une croisière de trois jours et plus, dépense 275 \$ par jour. Alors, qu'un touriste terrestre va dépenser 145 \$ par jour.

935

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que c'était un touriste dans un gros bateau de croisière ou c'est un touriste qui est dans un croiseur, qui...

940

M. BENOÎT DUPRÉ :

Bien, pour partir plus de trois jours, il faut qu'il soit dans un bateau quand même relativement gros. C'est sûr que tu ne pars pas pour trois jours dans une chaloupe.

945

LE PRÉSIDENT :

Ça, c'est l'étude DBSF?

950

M. BENOÎT DUPRÉ :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

955

Qui veut dire?

M. BENOÎT DUPRÉ :

960

Bien, c'est le nom des gens qui l'ont fait, là. Je sais qu'il y a un monsieur Bélanger là-dedans.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Pouvez-vous donner les coordonnées à la coordonnatrice tout à l'heure, à l'arrière?

965

M. BENOÎT DUPRÉ :

Bien, tout à l'heure oui, oui.

970

LE PRÉSIDENT :

Oui? Ou nous donner des indications pour qu'on trouve...

975

M. BENOÎT DUPRÉ :

À la limite, si ce n'était pas ce soir, là, je pourrais vous fournir les données demain.

980

LE PRÉSIDENT :

Oui, tout à fait, oui, oui. On apprécierait. Ça va, Monsieur Labrie?

985

M. DONALD LABRIE, commissaire :

Oui, ça va. Merci, Monsieur Dupré.

990

LE PRÉSIDENT :

Donc, j'inviterais maintenant notre dernier présentateur de mémoire, monsieur Marc Mineau pour la Corporation soreloise du patrimoine régional. Bonsoir.

995

M. MARC MINEAU :

Bonsoir, Monsieur Fortin! Bonsoir, Monsieur Labrie! Vous avez pris connaissance du mémoire qu'on a déposé. Alors, vous avez constaté qu'il s'agit surtout d'un témoignage. Alors, j'y vais.

(L'INTERVANT FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

1000

Début de la phrase à la page 1 : « La Corporation soreloise du patrimoine régional... »

Fin de la phrase à la page 1 : « [...] à Sorel-Tracy afin d'apprécier le spectacle nautique. »

1005

Alors, naturellement, quand on parle du spectacle nautique, ce n'est pas nécessairement des gens qui pratiquent le nautisme, mais des gens qui viennent pour voir les bateaux qui sont dans la marina et qui circulent sur le fleuve Saint-Laurent. Donc, un spectacle qui attire beaucoup de personnes dans notre région et qui a une incidence économique du fait de leur passage chez nous, autant parce qu'ils viennent visiter le Biophare que du fait qu'ils vont aller résider dans les hôtels ou consommer dans les restaurants.

1010

Récemment, aussi, on a eu l'occasion de collaborer à la production du nouveau Plan stratégique de développement touristique durable pour le territoire de la MRC de Pierre-De Saurel.

Identifié comme produit d'appel, le tourisme nautique y figure à l'avant-plan parmi les axes d'intervention qui ont été retenus.

1015 Que le nautisme représente un produit d'appel en termes de développement touristique ne nous surprend pas. Nos activités muséales nous amènent à installer depuis huit ans, approximativement, disons, un millier de peintures sur la rampe du parc Regard-sur-le-Fleuve. Et pendant qu'on installe ces peintures-là, ce qui prend généralement autour de deux semaines et demie, trois semaines – c'est très long, parce que les nombreux utilisateurs de la promenade du parc Regard-sur-le-fleuve arrêtent nos installateurs pour leur dire leur appréciation qu'ils ont de ce projet-là. Et en même temps, surtout pour les personnes qui viennent de l'extérieur, en profitent pour parler un peu de la raison pour laquelle ils sont venus dans la région. Et c'est souvent parce que c'est un fait connu, le nautisme et tout le spectacle qu'ils l'entraînent dans la région.

1025 Alors, il n'est pas rare que des gens viennent à Sorel, sans nécessairement passer par le Biophare, sans nécessairement utiliser la randonnée nature, mais ils vont venir parce qu'ils savent que c'est un endroit agréable et qu'il y a de l'animation qui ne coûte rien. Parce que s'appuyer sur la rampe et de regarder défiler les bateaux, c'est un spectacle gratuit, mais ces gens-là dépensent tout de même dans notre région, ce qui est un apport économique important.

1030 Alors, ça, ces commentaires-là, ce n'est pas juste, donc, de la part des gens qui viennent visiter nos expositions, mais aussi des gens qui viennent tout simplement dans la région pour apprécier ce spectacle-là.

1035 En ce qui concerne l'exploitation de la Randonnée nature, nous avons là aussi quelques constats qui sont d'intérêt. Il y a évidemment le fait que nos passagers – là, ils se retrouvent véritablement dans la marina, donc ils ne font pas que voir les bateaux à distance, mais ils sont parmi les bateaux, et on sent que les gens apprécient beaucoup cet état-là.

1040 Par contre, comme je vous le mentionnais, on fait beaucoup de sorties, alors on est en mesure de circuler beaucoup dans la marina du Parc nautique fédéral. Et des années comme en 2008, au mois d'août, alors que le niveau d'eau était relativement bas, ce n'est pas rare que notre embarcation touche le fond. Et nous, on n'a pas une embarcation qui a un grand tirant d'eau, parce qu'on essaie, avec nos passagers, de les amener dans des endroits assez reculés de l'archipel du lac Saint-Pierre.

1045
1050 Donc, si notre embarcation n'a pas un grand tirant d'eau et que régulièrement on voit la vase qui lève derrière notre embarcation, puis on le sent parce que quand on touche le fond, ça tire un peu, si nous, on touche, la majorité des plaisanciers vont toucher le fond. Parce qu'il y a des voiliers qui, nécessairement, ont un tirant d'eau plus grand que nous. Alors, on le constate, sans pour autant être des professionnels de la chose.

1055 Alors, pour nous c'est important, d'autant plus qu'on est une organisation qui mettons en valeur tous les aspects environnementaux de l'archipel du lac Saint-Pierre. Ça ne fait pas de nous des professionnels de l'environnement, mais ça fait de nous des vulgarisateurs. Donc, on a une connaissance relativement générale et ces connaissances-là nous amènent à croire que les travaux de dragage à la marina ne seraient pas sans effet, mais ces effets-là ne seraient certainement pas plus importants que les bénéfices que le nautisme amène dans notre région.

1060 Non seulement ils ne seraient pas très importants, mais on pense que ça serait temporaire, ces effets-là, surtout si on considère que la marina, c'est tout de même un endroit qui est fermé, donc qui est moins sujet aux courants et aux déplacements des résidus qui seraient brassés par le dragage.

1065 Alors nous, on a déposé ce mémoire-là parce qu'on voulait témoigner de ce que les gens nous disent quand ils viennent ici et je ne parle pas précisément des plaisanciers qui utilisent la marina, mais des gens qui viennent à Sorel-Tracy contribuer à notre développement économique, du simple fait que notre région est reconnue à cause de ses plans d'eau et du spectacle que les plaisanciers leur procurent.

1070 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. Peut-être une question. Est-ce que vous avez observé une baisse d'achalandage au Centre d'interprétation ces dernières années dû, justement, au fait que la marina n'était pas encore draguée?

1075 **M. MARC MINEAU :**

1080 Non, malheureusement, nous, on connaît une hausse d'achalandage, mais ce n'est pas nécessairement relié au nautisme. Parce qu'on parle véritablement de toutes les questions environnementales de la réserve de la biosphère du lac Saint-Pierre. Mais par contre, nos visiteurs nous parlent. Je ne dirais pas que c'est la majorité des visiteurs qui vont nous parler du fait qu'ils connaissent Sorel parce qu'il y a beaucoup de bateaux puis qu'ils viennent voir ce spectacle-là, mais ce n'est pas rare non plus que les gens nous en parlent.

1085 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Monsieur Labrie?

M. DONALD LABRIE, commissaire, commissaire :

1090 Vous mentionnez que le projet vous porte à croire également qu'il y aura des impacts négatifs sur l'environnement, mais qui seront temporaires. À quels impacts que vous pensez principalement que le projet va engendrer?

1095 **M. MARC MINEAU :**

1100 Bien, c'est sûr que dans cette zone-là, il y a du poisson, c'est évident. L'été, il n'y a pas de pêcheurs, il y a des gens qui font de la plaisance, mais l'hiver, il y a des pêcheurs qui pêchent, qui font de la pêche blanche. Et de mon bureau, moi, je les vois régulièrement retirer des poissons. Donc, il doit y en avoir puisque d'année en année, il y a toujours un bon nombre de pêcheurs qui viennent s'installer là.

1105 C'est sûr que si on fait du dragage, ça va déranger ce milieu-là, mais c'est un milieu qui est relativement restreint et c'est évident que si les résidus qui vont être retirés de la marina, s'ils sont déposés dans des endroits stratégiques convenables, que ce soit sur terre... moi, je fais confiance, disons, aux experts qui vont procéder à ces travaux-là.

1110 Les conséquences vont être minimales, ça, c'est évident. Ce n'est pas comme si on allait placer ces sédiments-là de façon inappropriée à droite ou à gauche, sans considération sur l'impact que ça génère. Mais je connais bien les gens de la Marina Saurel. Je connais aussi beaucoup le personnel qui travaille là. On a soulevé des questions de développement durable, quels sont les comportements, bien, moi, je peux vous en signifier un.

1115 Nous, on va faire le plein d'essence à tous les jours et on voit que les responsables ont une action répétée auprès des jeunes pompistes, qui sont souvent des étudiants puis, bon, des fois un petit peu cowboys, comme le sont les jeunes adolescents, et on sent que leur conscience par rapport à ce geste-là, qui est un geste, tout de même, qui peut avoir des impacts, parce que des déversements minimes ou un peu plus importants, ça peut se produire assez fréquemment. Et on le voit que les jeunes en prennent soin. D'ailleurs, ils ont développé un attirail qui fait en sorte que
1120 quand il y a des débordements, ils peuvent récupérer l'essence.

1125 Et quand ça a commencé, ça, on le voyait de temps en temps qu'ils le faisaient, et de plus en plus ça va, plus ils l'utilisent de façon régulière. Donc, c'est parce qu'il y a quelqu'un qui fait de la sensibilisation. Il y a quelqu'un qui est conscient, à l'intérieur de l'organisation de la marina, de l'impact environnemental de tous les aspects du nautisme dans la région.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, merci beaucoup, Monsieur Mineau.

1130

M. MARC MINEAU :

Ça m'a fait plaisir.

1135

LE PRÉSIDENT :

Maintenant, il y a deux autres intervenants qui ont demandé la parole. Donc, j'inviterais monsieur Pierre-Paul Dupré. Est-ce que c'est une rectification?

1140

M. PIERRE-PAUL DUPRÉ :

Oui, il y a certains chiffres qui ont été donnés...

1145

LE PRÉSIDENT :

Parce qu'une rectification c'est une donnée. O.K.

1150

M. PIERRE-PAUL DUPRÉ :

Bonsoir!

1155

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir!

1160

M. PIERRE-PAUL DUPRÉ :

Effectivement, c'est une rectification. On parlait de déclin puis on essaie de mettre des années. Je veux juste préciser qu'au sens de Marina de Saurel, les premiers effets dus au manque d'eau, là, on les a ressentis 96-98. À partir de ce moment-là, légère baisse d'achalandage. On parle de clients saisonniers.

1165

Aussi d'autres déclin. Là, on réfère plus aux années 2005-2004. Le nombre de visiteurs, régulièrement, d'année en année, se situait autour de 1 500 à 1 800 par année.

1170

Il faut comprendre qu'un visiteur – c'est peut-être juste important de le savoir, tantôt vous avez posé la question, les grandeurs d'embarcations – ce qu'on considère être un visiteur, c'est une nuitée. On ne tient pas compte vraiment de la grandeur de l'embarcation. Par contre, ça peut être une grosse embarcation qui a 10 personnes. On la considère quand même juste pour une nuitée.

Quand je vous parle de visiteurs, dans les chiffres que je vous donne là, c'est comme ça qu'on estime les visiteurs. Ce sont les chiffres que nous donnons, à Marina de Saurel, à tous les ans. Donc, un autre déclin au niveau des visiteurs.

1175 Au niveau des utilisateurs réguliers, c'est sûr qu'après les années 98, l'inquiétude faisait en sorte – on n'a pas toujours atteint des niveaux aussi bas qu'on les a atteints en 98. On en a atteint d'autres par la suite, comme l'année dernière en ouverture de saison ou quelquefois par la suite. Mais il reste que l'inquiétude fait en sorte que l'achalandage diminue.

1180 C'est sûr que la pression des gens qui veulent... les 2 000, 2 500 places dont on vous a parlé que les gens cherchent, ça fait en sorte que notre taux d'occupation est toujours quand même près de 100 %, mais ce n'est pas les mêmes bateaux qui viennent. Par contre, il n'est pas tout à fait à 100 % non plus.

1185 Donc, je fais juste essayer de rectifier certains chiffres qu'on a donnés, parce que ça dépend où on les a pris dans le temps.

1190 Quand on parle aussi de grosseur de marina. À 500, minimalement, 550-560 places, là, d'après nous, on est la plus grosse marina au Québec. Parce que ça comprend les deux bassins. Pas parce qu'on veut s'enorgueillir d'être la plus grosse, on comprend, on est conscient du fait que c'est le fait qu'on a les deux bassins.

1195 Et puis c'est vrai de dire que dans un des bassins, on a perdu 40 places au fil des ans, parce qu'on a vraiment un problème de profondeur.

1200 Donc, après dragage, minimalement, et là on parle bien de chiffre minimum, on remonte à 600 places, chiffre qu'on a déjà eu par le passé. Ça, c'est au niveau des places visiteurs. Donc, dans le fond, ça ferait le tour. C'était juste les chiffres que je voulais rectifier. S'il y a d'autre chose, je suis disponible.

LE PRÉSIDENT :

1205 O.K. Merci beaucoup. J'inviterais maintenant, notre dernière participante, madame Karine Gauthier.

Donc, la parole est à vous.

Mme KARINE GAUTHIER :

1210 Merci. Je vais essayer de résumer, quand même, parce que comme vous en avez pris connaissance, je vais y aller brièvement.

1215 Je veux juste rectifier un point. Nous, on est premièrement une entreprise spécialisée dans le domaine du dragage depuis 40 ans. On n'est pas du tout contre le dragage de la Marina à Saurel, au contraire. Ce qui nous préoccupe, c'est la façon dont le processus du dragage se fait et avec l'environnement et tout ça. Ils n'ont pas évalué toutes les possibilités.

1220 Ce qui nous, nous préoccupe, on parle ici... dans mon rapport, je souligne soit le faire par dragage de succion, on en a parlé précédemment dans la première audience publique, qui permet de faire aucune suspension de sédiments, qui réduit le bruit. On parlait tout à l'heure de revitaliser les sédiments pour, par exemple, le projet Écomonde qui se présentait, que ça pourrait être une option à regarder en même temps, qui diminue les gaz à effet de serre, qui diminue le transport de camions par route, et cetera.

1225 Si on garde la méthode de dragage mécanique, ce que nous on proposait c'était d'utiliser... il existe plusieurs types de clams environnementales spécifiques qui permettent justement qu'il y ait... minimiser, au minimum, le sédiment qui sort de l'eau et qui cause la contamination ou la turbidité dans l'eau, au lieu d'utiliser encore une fois... installer une bavette sur le bord de la rive pour faire le transfert, la manipulation, qui élimine des étapes qui sont accessibles partout dans le monde. Alors, c'était de regarder ces spécifications-là.

1230 Et puis aussi, c'était de rectifier par rapport au rapport de SNC-Lavalin. Comme on a vu dans les documents déposés, ils n'ont jamais dénigré que ce n'était pas possible de faire du dragage à succion et même dans les discussions précédentes.

1235 Donc, c'était un peu le but de notre mémoire qu'on avait donné, et aussi une question au niveau éthique, avec laquelle j'ai terminé, concernant le choix spécifique des équipements et des entrepreneurs qui ont été préalablement choisis.

1240 Une question que je vais poser et que je vais vous lire, parce que je n'ai pas d'autres façons de le dire, mon questionnement est le suivant : comment un entrepreneur général peut-il être appelé à poser sa candidature pour un appel d'offres alors que les camions pour le transport devront être fournis uniquement par son entreprise, et le site de dépôt des sédiments choisi lui appartient également, alors qu'un principe d'appel d'offres repose sur l'égalité des soumissionnaires et que le promoteur se doit de traiter tous les soumissionnaires équitablement? Il ne peut donc envisager un soumissionnaire au détriment des autres ou de défavoriser un ou l'autre.

1250 Or, ici, le problème d'égalité se pose et contrevient par le fait même au principe. Surtout que le dragage de la marina est financé par des fonds publics. Alors, nous croyons que le devoir de cette commission est de regarder cette pratique et de voir aussi comment on peut travailler pour que tout le monde soit heureux et faire en sorte un dragage réussi avec les conditions environnementales les plus favorables.

LE PRÉSIDENT :

1255 Merci beaucoup, Madame Gauthier. Moi, j'aimerais ça que vous m'expliquiez justement votre dernière question.

Mme KARINE GAUTHIER :

1260 Oui.

LE PRÉSIDENT :

1265 Parce que si le promoteur, à la première partie de l'audience, il nous a dit : Écoutez, on va aller en appel d'offres et on va regarder – je résume un peu la réponse – on va regarder si le soumissionnaire, il est plus bas et s'il respecte aussi les conditions des ministères. En même temps, il nous dit : On est prêt à regarder s'il y a d'autres technologies. »

1270 J'aimerais ça, moi, que dans un premier temps, vous me dites, que vous m'expliquiez comment, sur le plan éthique, quelqu'un qui possède les camions et qui possède le terrain – il y a peut-être quelque chose que je ne connais pas, sans mettre de nom – comment quelqu'un... si un entrepreneur a des camions puis possède aussi un terrain puis qu'il soumissionne, et que son coût est plus bas, parce que justement il a les terrains... je veux dire, l'offre est publique, là. Est-ce qu'on pourrait dire... je ne sais pas, j'aimerais ça que vous m'expliquiez, là.

1275

Mme KARINE GAUTHIER :

 Bien, dans un principe d'égalité, si... bon. Ici, là, dans les rapports, l'entrepreneur... le site de dépôt a été choisi par un entrepreneur, ses camions ont été choisis... bon.

1280

LE PRÉSIDENT :

 Un instant. Ce que j'ai compris de la première partie, c'est qu'ils vont aller en appel d'offres et pour l'instant il n'est pas choisi.

1285

Mme KARINE GAUTHIER :

 Ils vont en appel d'offres. Cependant, le site de dépôt est choisi, puis il appartient à un entrepreneur. Ce même entrepreneur-là possède les mêmes camions qui sont fortement recommandés dans le rapport publié.

1290

 Donc, comment un entrepreneur général peut-il devenir entrepreneur général en utilisant ses propres camions qui, par principe même, économique, là, quand tu utilises tes propres camions,

1295 ton coût que tu charges à – par exemple, moi-même, que je voudrais soumissionner sur ce projet-
là, il va me charger un coût X, mais lui, il ne se chargera pas ce coût X là. Le coût de dépôt, il ne va
pas se charger le coût de dépôt qu'il va me charger.

1300 Donc, juste à ce niveau-là, il n'y a pas de principe d'égalité. Ce n'est pas un tiers qui fait un
prix... si on fonctionne comme ça, moi, je n'ai aucun problème, mais vous allez annoncer d'avance
que le coût du camion sera d'un montant... n'importe quoi, là, je vais dire 10 \$ pour fin arrondie, le
coût de chaque transport est de 10 \$. Le coût de dépôt de sédiment est de, je ne sais pas, moi, 5 \$
dans le site.

1305 Alors, tous les entrepreneurs se basent avec ayant en mains ces coûts-là de 10\$, de 5 \$ et,
ensuite, calculent leur propre coût de dragage selon leur chose comme ça. Je n'ai aucun
problème. En sachant le coût d'avance, est connu pour tous les entrepreneurs en dragage au
Québec qui veulent effectuer le projet. Mais pas avec des coûts cachés en disant : « Environ
1,5 M\$ puis là, ça monte, puis ça descend. Puis on utilise tel entrepreneur... »

1310 C'est un principe même économique logique, là. Chaque entrepreneur... si moi je possède
une sablière ou un site de dépôt, si je possède mes propres camions, je ne vais pas me recharger
à ma propre compagnie, puis je vais utiliser ça à mon avantage, là. C'est complètement...

LE PRÉSIDENT :

1315 O.K. Non, je veux comprendre votre idée. Monsieur Labrie, avez-vous une question
supplémentaire?

M. DONALD LABRIE, commissaire :

1320 Pour compléter. Si vous prenez pour acquis qu'il n'y a aucune technologie de choisie à
l'avance et aucun site de dépôt non plus, et que vous allez en appel d'offres, vous avez le loisir, si
on a bien compris, de choisir votre technologie, comme monsieur Fortin l'a dit, par pompage, par
suction et pompage, si vous voulez, et peut-être un site de dépôt des matériaux qui est autre que
1325 celui... on a compris que oui, il y en a un qui est qualifié, qui est accrédité, mais il pourrait y en avoir
d'autres. Il pourrait peut-être être plus loin pour convenir à quelqu'un qui trouve que c'est trop cher
là.

1330 Mais on a compris que la porte est ouverte à toutes les options de dragage, de transport, de
disposition des sédiments. Ce n'est pas ça que vous avez compris?

Mme KARINE GAUTHIER :

1335 Non. Lors des audiences, on a parlé, mais il n'y a pas eu aucun document écrit, il n'y a pas
rien eu suite à cette audience-là qui a été dit, comme quoi que la porte était ouverte à plusieurs
options.

1340 Je me base, pour les fins de cette audience-ci, aux rapports qui ont été vraiment déposés et
approuvés par les ministères. Donc, pour moi, ce n'est pas du concret. Il n'y a rien qui a été
vraiment spécifié ou rectifié.

LE PRÉSIDENT :

1345 O.K. Ça ne sera pas long.

M. DONALD LABRIE, commissaire :

1350 En attendant, peut-être que j'aurais une petite question. Quand vous parlez de la fameuse
bavette qui est installée, là.

Mme KARINE GAUTHIER :

Oui?

1355 **M. DONALD LABRIE, commissaire, commissaire :**

Dans votre texte, on a l'impression que c'est lors du dragage, que le transbordement dans
la...

1360 **Mme KARINE GAUTHIER :**

C'est lors de l'opération de hissage pour les camions.

M. DONALD LABRIE, commissaire :

1365 Ah, O.K. Où va se faire l'essorage des sédiments.

Mme KARINE GAUTHIER :

1370 Exactement.

M. DONALD LABRIE, commissaire :

D'accord.

1375

LE PRÉSIDENT :

Quand vous parlez des gaz à effet de serre, est-ce que vous vous référez à... comme dans votre mémoire, vous parlez de septembre 2008, mais est-ce que vous avez pris en considération les nouveaux rapports qui ont été déposés en 2010?

1380

Mme KARINE GAUTHIER :

Il n'y a pas eu, à moins que je me trompe, là, d'amendement sur le nombre de camionnage. Ça disait qu'il y avait juste une partie qui allait se faire par barge pour une petite quantité minimum qui était amenée peut-être au site des parcs industriels. Mais le nombre de camions est là, puis on parle quand même de 30 000 mètres cubes et peut-être même plus.

1385

LE PRÉSIDENT :

O.K. Bien, merci beaucoup. Ça va, Monsieur Labrie, oui?

1390

M. DONALD LABRIE, commissaire :

Merci, Madame.

1395

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, Madame Gautier. Donc, là, j'inviterais... est-ce qu'il y a d'autres... Avant de passer aux rectifications, est-ce qu'il y a d'autres intervenants qui voulaient prendre la parole? Parce que d'habitude, les rectifications ça se fait en tout dernier. Monsieur Michon? C'est une rectification? O.K., tout à l'heure. Est-ce qu'il y a d'autres personnes? Non? Donc, on passerait aux rectifications.

1400

Vous savez que les rectifications, c'est vraiment un fait, un chiffre. Ça ne sert pas à commenter un propos que quelqu'un a dit. C'est vraiment dire, comme je vous disais dans mon exemple, si quelqu'un dit que la salle contient 325 personnes puis que son permis est de 250, ça, c'est un fait.

1405

Parce que le but de la rencontre de ce soir, ce n'est pas de contre-argumenter des propos qui viennent... parce que les gens ont le droit à leur opinion. C'est la soirée des opinions et des commentaires. Par contre, quand c'est un chiffre, un fait, là on peut rectifier.

1410

Donc, j'inviterais premièrement monsieur Steve Vertefeuille. Donc, je comprends, Monsieur Vertefeuille que c'est un fait?

1415

M. STEVE VERTEFEUILLE :

Juste peut-être pour rectifier rapidement un petit fait par rapport à la dernière présentation en ce qui a trait à l'appel d'offres qu'on prévoit faire, comment qu'on a établi, dans le cadre de l'appel d'offres, un site de disposition, comment on a procédé un petit peu.

1420

C'est que pour les fins de l'étude d'impact, évaluer les impacts, ça nous prend un scénario qui est complet. Donc, un projet de dragage avec un site de disposition.

1425

Si on réfère au dernier volume qu'on a présenté en août 2010, section 2.1, à la page 7, bon, on a présenté un peu le site de disposition, une sablière. On dit également que les différentes sablières potentielles qui pourront accepter les sédiments se trouvent à proximité de cet emplacement.

1430

On nomme celle de Sable Colette, mais également celle gérée par A.L. Bourgeois et PMJ. On dit : « Le site final de disposition des sédiments de classe A sera confirmé au moment de la demande de certificats d'autorisation. »

1435

Donc, ce qu'on veut préciser à ce moment-là, c'est que le site qu'on a utilisé pour les fins d'évaluation environnementale, d'analyse des impacts dans l'étude d'impact, ce n'est pas le site qu'on va obliger. Un entrepreneur est libre, dans le cadre de sa soumission, de déterminer le site que lui juge avantageux.

1440

Quand on parle de transport par camion, au moment d'initier l'étude d'impact, dans le rapport principal, il y a eu une analyse de variantes qui a été faite sur les différentes variantes. Et à ce moment-là, le scénario retenu c'est un dragage mécanique avec remise en eau libre.

1445

La partie qui a été jugée non recevable, c'est la partie disposition. Ce n'est pas l'aspect dragage. Donc, les efforts que le promoteur a mis par la suite, c'est vraiment pour évaluer l'aspect disposition des sédiments.

1450

Donc, l'analyse de variantes a été faite initialement dans le rapport principal, conformément au besoin de la directive. C'est les principaux faits un petit peu sur la procédure et la non-obligation de retenir un entrepreneur, soit pour les questions de camionnage, de site de disposition. Ça reste une stratégie libre à l'entrepreneur qui va déposer sa soumission, de retenir tel, tel entrepreneur, de faire telle association ou partenariat pour les fins d'une soumission pour réaliser les travaux.

LE PRÉSIDENT :

1455 O.K. On reste toujours dans les faits. Merci beaucoup.

M. STEVE VERTEFEUILLE :

1460 Merci.

LE PRÉSIDENT :

1465 J'inviterais maintenant, Pierre-Paul Dupré. Toujours dans le même contexte pour dire des faits et non réagir à des propos. Ça va aller? Ça va aller, Monsieur Dupré? O.K. J'inviterais maintenant monsieur Pierre Michon.

M. PIERRE MICHON :

1470 Alors, bonsoir, Pierre Michon du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. J'étais porte-parole à la première partie de l'audience.

1475 Je veux simplement clarifier le fait que nous aussi on peut montrer une ouverture à l'effet qu'il y ait deux techniques différentes dans le projet qui pourraient être autorisées, puis là, je fais référence spécifiquement à la technique qui ferait appel à une drague à succion.

1480 Donc, nous, on pourrait, le décret pourrait prévoir deux options possibles pour le projet, mais je tiens à spécifier qu'actuellement, la proposition, elle n'est pas dans l'étude d'impact. Et ça, ça sera important qu'une proposition, qu'elle vienne du promoteur, peut-être en discussion avec le requérant d'audience, d'arriver avec une solution ou on connaîtra effectivement la gestion finale des sédiments.

1485 Il pourrait y avoir une ouverture, quand on réfère à un site de matériaux de débris de construction, disons, connu. Actuellement, on préfère effectivement avoir des suggestions puis dans l'étude, effectivement, comme monsieur Vertefeuille l'a spécifié, ça pourrait être un autre lieu.

Par contre, une drague à succion, des choses qui pourraient être précisées, disons, en vertu de l'article 22, après le décret. Mais quand on parle de drague à succion, il y a des particularités qu'il faudra connaître au préalable au niveau du décret.

1490 Donc, moi, je suggère qu'il y ait... Nous, tout simplement ce que je veux clarifier, c'est que le ministère peut avoir une ouverture vis-à-vis cette technique-là, mais actuellement, elle n'est pas sur la table. Et ça devra être précisé davantage avant qu'on émette un décret.

LE PRÉSIDENT :

1495 Est-ce que ça irait jusqu'à demander... est-ce que le ministère demanderait une nouvelle étude d'évaluation environnementale à ce moment-là?

M. PIERRE MICHON :

1500 Pas une nouvelle étude, mais un complément.

LE PRÉSIDENT :

1505 Un complément.

M. PIERRE MICHON :

1510 Un complément, une proposition autre que celle qui est sur la table.

LE PRÉSIDENT :

1515 O.K. Merci beaucoup. Madame LeBlanc, est-ce qu'il y a d'autres personnes qui se sont inscrites? Non? O.K.

1520 Donc, ceci met fin à la deuxième partie de l'audience publique. Nous vous rappelons que vous pouvez consulter les documents déposés ainsi que les transcriptions dans les centres de documentation, ainsi que dans le site Web du BAPE. Ces centres demeurent ouverts tout au long du mandat de la commission, et même un mois après la sortie du rapport du BAPE.

1525 Il vous sera possible d'exercer un droit de rectification par écrit. Vous aurez jusqu'au 2 juin. Si vous n'êtes pas en mesure de respecter ce délai, veuillez en faire part à madame Rita LeBlanc, coordonnatrice de la commission, car à défaut de le faire, la commission pourrait décider de ne pas l'accepter si vous dépassez ce délai.

Nous vous rappelons que le droit, je l'ai dit assez souvent ce soir, donc le droit de rectification, c'est des faits et non à se prononcer sur des opinions émises.

1530 La commission d'enquête poursuit ses travaux, et le rapport sera déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, au plus tard le 25 août.

1535 La commission d'enquête tient à exprimer son appréciation aux personnes qui se sont
montrées intéressées à nos travaux en posant des questions, en déposant un mémoire ou en
participant à l'audience. Elle remercie également les personnes-ressources et le promoteur pour
leur collaboration à ce processus public.

Merci beaucoup et bonne fin de soirée!

1540 **AJOURNEMENT**

* * * * *

1545 Je, soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office
que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos
recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

1550 ET J'AI SIGNÉ :

1555 _____
Yolande Teasdale, s.o.