

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

ÉTAIENT PRÉSENTS : **M. MICHEL GERMAIN, président**
M. JACQUES LOCAT, commissaire

**ENQUÊTE ET AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION D'UN
DUC-D'ALBE AU QUAI GARAGE DE TADOUSSAC
PAR LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DUQUÉBEC**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 9 novembre 2016 à 13 h 30
Hôtel Tadoussac, Salle Marie-Clarisse
165, rue Bord de l'Eau
Tadoussac

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 9 NOVEMBRE 2016

MOT DU PRÉSIDENT..... 1

DÉPÔT DE DOCUMENTS..... 1

PÉRIODE DE QUESTIONS

M. MARC GILBERT 32

M. PIERRE BRETON..... 45

M. MARJORIE DESCHÊNES 50

PAUSE

M. JEANNOT SIMARD 59

M. PIERRE BRISSET 66

M. STEEVE ST-GELAIS 73

M. PIERRE BRETON..... 83

M. MARC GILBERT 93

M. JEAN-FRANÇOIS DÉRY 99

M. PIERRE BRISSET 107

M. PIERRE BRETON..... 114

MOT DE LA FIN..... 121

FIN DE L'AUDIENCE

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Alors, mesdames et messieurs, bonjour et bienvenue à cette deuxième séance de
l'audience publique sur le projet de construction d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac
par la Société des traversiers du Québec. Avant de laisser la parole aux participants, je désire
vérifier... je vais faire différentes vérifications auprès des personnes-ressources et du promoteur
s'ils ont des documents déposés ou des rectificatifs sur les titres des documents déposés. Mais
10 je vais d'abord aller du côté des personnes-ressources et on ira, après ça, du côté du promoteur,
notamment auprès de... je vais commencer avec Parcs Canada. On avait discuté un peu hier de
différents documents que vous nous aviez déposés. En marge de ça, on aurait une question. On
pourra aussi aller en complémentaire auprès du promoteur. Ça concerne la fréquentation,
disons, de l'embouchure du Saguenay par les mammifères marins, notamment le béluga. De
15 votre côté... c'est parce que je ne suis plus certain des documents que vous avez annoncés que
vous déposiez hier, qu'est-ce qu'ils contenaient, là, c'est pour ça que je fais une vérification.
Vous, avez-vous des données sur la répartition des bélugas, comment ils fréquentent
l'embouchure du Saguenay? Alors, j'aimerais ça vous entendre sur cet aspect-là, s'il vous plaît.

20 M. PIERRE BEAUFILS:

D'accord. Donc, je viens de déposer un document sur le portrait de la navigation dans le
parc marin qui date de 2007. Puis l'autre document, c'était sur l'impact du bruit à l'embouchure,
sur les bélugas. Puis au niveau de la fréquentation, on a certaines données. On devrait en
25 analyser d'ailleurs cet hiver, puis il y a également le GREMM qui a des données. Donc, je peux
vérifier qu'est-ce qu'on pourrait vous faire parvenir puis envoyer ça au BAPE dans les
prochaines semaines.

LE PRÉSIDENT:

30 O.K. Qu'est-ce qu'il y a de disponible. C'est un peu en réaction. C'est que dans l'étude
d'impact du promoteur, le document principal qui est coté le PR3.1, à la page 32, on voyait une
figure. C'est que la source, c'est un des documents de CIMA, 2011, qui est située dans la
bibliographie de l'étude d'impact, sur laquelle on voit, à ce moment-là, des fréquentations,
notamment des bélugas, c'est marqué 2009, et il y a aussi certaines baleines, on ne sait pas
35 quelles espèces. Une des questions, par exemple, qu'on se posait en marge avec ça, c'est qu'on
voit que les relevés, bon, c'est fait par une méthode d'enregistrement, mais c'est comme des... il
y a comme des arcs de cercle, hein, qui sont concentriques, vers l'embouchure du Saguenay.
Donc, la question qu'on se posait, c'était : est-ce que c'est habituel d'avoir des relevés de ce

40

type-là? Parce qu'on voit vraiment des arcs concentriques. Donc, entre les arcs concentriques, j'imagine qu'il doit y avoir quand même des déplacements de mammifères marins, mais est-ce que sur... propre aux méthodes, est-ce que vous êtes familier avec ce type de figure là? C'est sûr, elle est loin un peu d'ici, mais...

45

M. PIERRE BEAUFILS:

Il faudrait que je vérifie la figure. La méthode, si ça vient de nos données à nous, on a un observateur à Pointe-Noire qui est de l'autre côté du Saguenay, pas loin de Baie-Sainte-Catherine, puis l'observateur, il va entrer en fonction vers la mi, à la fin mai, puis durant tout l'été, il va prendre des données de bélugas.

50

LE PRÉSIDENT:

O.K.

55

M. PIERRE BEAUFILS:

Donc, on est capable d'avoir une idée de la fréquentation durant la période que l'observateur est là. Puis...

60

LE PRÉSIDENT:

Donc, fréquentation avec des positionnements, là...

M. PIERRE BEAUFILS:

65

Exactement.

LE PRÉSIDENT:

... à quel endroit il a pu observer le béluga?

70

M. PIERRE BEAUFILS:

Exactement.

LE PRÉSIDENT:

75 Je vais aller en complémentaire sur cette figure-là du côté du promoteur. Donc, c'est la figure qui est à la page 32. Donc, on voit bien des arcs de cercle concentriques, donc j'imagine que c'est lié à la méthode de localisation des mammifères marins, mais on se posait juste la question, qu'est-ce que ça signifie, ces arcs de cercle concentriques là? Donc, à la page 32, c'est la figure 2.10.

80

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Je vais devoir vérifier avec notre spécialiste puis vous revenir, là. Ce n'est pas une... t'sais, à savoir que signifie, là, le volet... les arcs, comme vous parliez, là, Monsieur le Président.

85

LE PRÉSIDENT:

C'est ça, ça fait comme une concentration...

90

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Exact.

LE PRÉSIDENT:

95

... puis entre les arcs de cercle, on voit qu'il y a moins de localisation, mais est-ce que c'est par... c'est lié essentiellement à la méthode de localisation ou si...? Donc, ça serait un genre d'artefact, là?

100

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Oui, on va pouvoir vous répondre, là, par écrit, après vérification auprès du spécialiste qui a fait le tableau.

105

LE PRÉSIDENT:

O.K. Parfait, merci. Donc, c'était la question qu'on avait du côté du parc marin. Donc, si vous êtes capable de nous donner des données, on pourra peut-être après ça pouvoir les comparer à ces relevés-là.

110

Monsieur Locat?

LE COMMISSAIRE:

115 Bien, à présent que vous regardez la figure, est-ce que vous avez un commentaire additionnel, peut-être?

M. PIERRE BEAUFILS:

120 Non, il va falloir que je regarde plus attentivement.

LE COMMISSAIRE:

125 Donc, en résumé, là, ça serait bien là qu'on ait des précisions sur la méthode utilisée, finalement, pour faire ce type de relevés là. Merci.

LE PRÉSIDENT:

130 C'est ça, si c'est la même méthode que vous employez. Donc, ça serait la question qu'on avait pour Parc... le parc marin. Maintenant, du côté du ministère des Transports, donc on s'était parlé hier pour voir notamment si vous étiez capable de trouver de l'information, est-ce qu'il y a des décisions, on pourrait dire, en faveur ou en défaveur du pont, ou s'il n'y en a pas qui sont trouvables? Ministère des Transports, à vous la parole.

135 **M. MICHEL PELLETIER:**

140 O.K. Bien, on s'est informé. Ce qu'on nous a dit, c'est que l'étude qui avait été faite par SNC-Lavalin puis... la grosse étude avait été déposée au bureau du ministre en juin 2009. Puis cette étude-là a été rendue publique en août 2009. À la suite de ça, nous, on n'a plus eu de nouvelles du bureau de ministre. Un jour, on a appris qu'il allait y avoir deux bateaux, mais ça s'est passé peut-être dans le bureau de... dans le cabinet du ministre, on ne sait pas. Ça n'a pas sorti.

145 **LE PRÉSIDENT:**

Donc, il peut effectivement avoir eu des discussions qu'il y a eu au niveau ministériel, au niveau...

150 **M. MICHEL PELLETIER:**

Exact.

LE PRÉSIDENT:

155 ... du conseil exécutif, donc il y a des décisions. Mais ce qui est important, c'est qu'on n'a pas de traces ni de décision qui dit « Non, ce ne sera pas un pont ».

M. MICHEL PELLETIER:

160 Mais...

LE PRÉSIDENT:

165 C'est plutôt dire qu'il y a eu une annonce de traversiers. Moi, c'est ce que je retiens pour l'instant.

M. MICHEL PELLETIER:

170 Ce qu'on savait à ce moment-là, c'est que ce n'est pas parce qu'il y a des bateaux que ça empêchait un pont.

LE PRÉSIDENT:

175 Pour l'instant, c'est ce que je comprendrais.

M. MICHEL PELLETIER:

O.K. C'est ça qu'on...

180 **LE PRÉSIDENT:**

Il y a une absence de décision sur le pont.

M. MICHEL PELLETIER:

185 Oui.

LE PRÉSIDENT:

190 C'est ce que je retiens. Très bien, je vous remercie. Est-ce qu'il y avait d'autres informations?

M. MICHEL PELLETIER:

195

Il y avait le pont d'une structure particulière, là, qui avait été proposé, dernièrement.

LE PRÉSIDENT:

200

Comme mentionné par monsieur Brisset hier?

M. MICHEL PELLETIER:

205

Buckland... je ne me rappelle plus exactement du terme, là, mais apparemment qu'on aurait reçu des bribes... ça ne serait pas un plan complet, ça serait des bribes qui auraient été remises à la Direction territoriale de la Côte-Nord et au bureau du ministre. Puis ce qu'on m'a dit, c'est que le ministre aurait autorisé la direction à rencontrer les personnes impliquées pour en discuter. Mais ce n'est pas fait encore.

210

LE PRÉSIDENT:

C'est ça. Donc...

M. MICHEL PELLETIER:

215

Ce serait à venir.

LE PRÉSIDENT:

220

... c'est à l'étape de discussion?

M. MICHEL PELLETIER:

225

Oui.

LE PRÉSIDENT:

Très bien. Donc, ça va encore dans le sens de... il n'y a pas eu de décision contre le pont, donc on... O.K. Ça, ça nous éclaire sur ce point-là. Avez-vous d'autres points?

230

M. MICHEL PELLETIER:

Non. Il va rester les accidents, mais ça, je vais vous le transmettre.

235

LE PRÉSIDENT:

O.K.

M. MICHEL PELLETIER:

240

Bien, j'ai des feuilles papier, mais ce que j'aimerais dire, c'est qu'il y a un taux d'accidents qui est plus élevé que le taux de... sur TC, mais c'est juste qu'il y a un projet qui s'appelle « Projet côte Arsène-Gagnon », là, c'est un gros projet puis c'est le seul site qui est encore problématique. C'est où est-ce qu'un projet va se réaliser dans les années à venir. Il est en cours présentement. Je pourrais vous remettre ces feuilles-là, mais il n'y aura pas les précisions concernant ce projet-là, dessus.

245

LE PRÉSIDENT:

O.K. Oui, monsieur Locat.

250

LE COMMISSAIRE:

Oui, dans le tableau que vous avez déposé concernant le taux d'accidents entre Saint-Siméon et Baie-Sainte-Catherine?

255

M. JOCELYN VÉZINA:

C'est du côté de Québec, la Capitale-Nationale, c'est mon côté.

260

LE COMMISSAIRE:

C'est ça, du côté de Québec, c'est vrai. Donc, ministère des Transports. Donc, on note qu'effectivement, il y a moins d'événements graves après 2000... de 2004 à 2009, 2010...? Non. En fait, ce qu'on... il y a une réduction d'événements graves, mais par contre, on note, quand on regarde vos tableaux, qu'il y a une augmentation des taux, de 1.03 à 2.92. Est-ce que je lis bien le tableau, en termes de taux critique?

265

M. JOCELYN VÉZINA:

270

Oui, je ne l'ai pas devant moi. Malheureusement, je n'ai pas pu l'imprimer, je vous l'ai envoyé. Je l'ai fait faire ce matin au bureau de Québec, et je vous l'ai transmis, là. On remarque qu'entre les deux périodes, entre autres, là, il y a une augmentation du nombre d'accidents, là, pour la période 2010 et 2015. Ça, il faut faire bien attention, il y a une augmentation du nombre

275

LE COMMISSAIRE:

280

Et c'est par secteur, en fait, hein?

M. JOCELYN VÉZINA:

285

Et c'est par secteur.

LE COMMISSAIRE:

C'est ça, O.K.

290

M. JOCELYN VÉZINA:

Actuellement, ce que l'on a fait, c'est qu'on a subdivisé à partir de Saint-Siméon jusqu'à Baie-Sainte-Catherine, il y a trois zones de limite de vitesse.

295

LE COMMISSAIRE:

C'est ça. En fait...

300

M. JOCELYN VÉZINA:

Alors, on vous a fournir des taux d'accidents et un nombre d'accidents pour chacune de ces zones-là : 90, 70 et 50 kilomètres/heure.

305

LE COMMISSAIRE:

O.K., en fait... O.K., merci. C'est parce que ma première lecture, je voyais que ça augmentait à droite, mais en fait, c'est quatre... c'est des colonnes de différentes de ces

310 différents segments de la route, c'est ça, hein?

M. JOCELYN VÉZINA:

Oui, tout à fait.

315

LE COMMISSAIRE:

O.K., c'est bon. O.K. Bien, merci bien.

320

M. JOCELYN VÉZINA:

Il faut faire bien attention dans l'interprétation aussi de ces données-là. Des fois, s'il y a des augmentations, il faut faire des analyses plus pointues. Je vous donnerais, à titre d'exemple, au niveau des accidents avec la grande faune, il y en a un certain nombre assez important, donc il faut... il faut aller plus précisément dans l'analyse pour bien comprendre s'il y a une augmentation comme telle du risque d'accident associé entre autres au syndrome de la traverse.

325

LE COMMISSAIRE:

Merci.

330

LE PRÉSIDENT:

Très bien, je vous remercie. Du côté du ministère du Développement durable, est-ce qu'il y a des documents, des informations...? Non? Très bien, merci.

335

M. CHARLES-OLIVIER LAPORTE:

Non.

340

LE PRÉSIDENT:

Du côté de la municipalité de Tadoussac?

345

Mme MARIE-CLAUDE GUÉRIN:

Les documents au niveau du *Règlement de nuisance*? C'est ça.

350

LE PRÉSIDENT:

En fait, c'est ça, avez-vous des documents à déposer?

355

Mme MARIE-CLAUDE GUÉRIN:

Bien, j'aurai, tout à l'heure, les documents, les règlements, les copies certifiées des règlements.

360

LE PRÉSIDENT:

On ira aux présentations. Très bien. Du côté de la MRC?

365

M. KEVIN BÉDARD:

Oui, du côté de la MRC, comme c'était mentionné hier, on a fourni un tableau, là, qui présente les données qu'on avait reçues en 2015, là, en décembre 2015, qui reprennent, dans le fond, le portrait des statistiques des accidents de 2009 à 2014 sur l'ensemble des tronçons de la route 138 en Haute-Côte-Nord. Donc, ça a été remis. Puis il y a un extrait de carte, là, davantage qui présente le secteur de Tadoussac, là, à partir de la traverse, qui illustre un peu la localisation de ces accidents-là.

370

LE PRÉSIDENT:

Très bien, je vous remercie. Du côté du ministère de la Faune? Ça va?

375

M. DANIEL POIRIER:

Non, aucun document à remettre.

380

LE PRÉSIDENT:

Très bien. Maintenant, nous allons du côté du promoteur. Madame Beaudoin.

385

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Oui, Monsieur le Président, vous aviez cinq questions. La première était: quels étaient les titres des trois documents déposés? Donc, le premier document était la lettre de Pêches et Océans, qui était intitulée : « Implantation du duc-d'Albe au quai garage

390 Rivière-Saguenay-Tadoussac, mise en place de mesures d'atténuation visant à éviter et à
réduire les dommages sérieux aux poissons et aux espèces en péril. » Le deuxième document
de CIMA+ était la modification des terminaux des traversiers Tadoussac et de
Baie-Sainte-Catherine, la demande de certificat d'autorisation datée de 2011. Et puis le
395 troisième document concernait -- toujours de CIMA+, pardon -- il concernait le dragage au quai
garage de Tadoussac, donc qui était la demande d'examen datée d'avril 2014.

Vous nous aviez également demandé, en question 2, d'où venait l'annonce des trois
navires. Est-ce qu'il y avait eu des...? C'était-tu une conférence de presse, un communiqué?
Donc, après vérification avec notre département des communications, il y a effectivement eu
400 une conférence de presse, conférence de presse qui s'est tenue le 8 septembre 2009,
annonçant la construction des nouveaux navires. Étaient présents notre président de l'époque,
George Farrah, et le ministre délégué aux Transports, Norman MacMillan. Donc, c'était vraiment
une conférence de presse. La conférence de presse s'était passée à Baie-Comeau.

405 **LE PRÉSIDENT:**

Est-ce qu'il y avait des documents, à votre connaissance, qui avaient été produits en
appui? Puis des fois, une pochette pour les journalistes?

410 **Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

On n'a pas vu de... on n'a pas de... on a regardé dans les anciens répertoires. Ce qu'on a
trouvé, c'est le communiqué de presse et l'allocation de monsieur Farrah pour... à ce moment-là,
là, qu'on avait.

415 **LE PRÉSIDENT:**

Est-ce qu'il y a moyen de déposer l'allocation? Parce qu'il y a peut-être plus de détails que
dans le communiqué.

420 **Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Oui, aucun problème, ça va nous faire plaisir de le déposer. Je les ai ici, là, en cinq copies,
on va pouvoir vous les déposer.

425 **LE PRÉSIDENT:**

Excellent.

430 **Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Nous avons aussi discuté d'une autre conférence de presse datée du 12 janvier 2010 pour l'annonce de la, dans le fond, de la signature du contrat d'architecture naval. Encore une fois, c'était une conférence de presse qui avait lieu à la gare de Lévis, de mémoire. À ce moment-là, étaient présents, à la conférence de presse, le PDG, George Farrah, ministre délégué aux Transports, toujours monsieur Norman MacMillan, et également le consortium qui avait obtenu le contrat. Encore une fois, on a trouvé uniquement, là -- ça date quand même de six ans -- on a trouvé le communiqué et l'allocution de notre PDG.

440 **LE PRÉSIDENT:**

On pourra procéder de la même façon.

445 **Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Parfait, il n'y a pas de problème. Ça va nous faire un plaisir de les déposer.

LE PRÉSIDENT:

450 Bon. Ça peut produire un peu plus de compléments d'information, à ce moment-là, pour expliquer la décision.

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

455 Bien, on n'explique pas la décision des traversiers, on fait vraiment l'annonce du 400 millions, puis ensuite l'annonce du contrat. Mais par contre, les verbatim, là, de l'allocution du président pourront être déposés.

460 Nous allons également déposer... vous nous aviez demandé l'étude, là, temps mouvements, donc nous allons vous déposer aujourd'hui cette étude qui s'appelle : « Projet de conception de nouveaux navires pour la traverse de Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine de Concept Naval », datée du 20 mars 2010. Donc, on va pouvoir vous déposer ce document-là.

465 Concernant, maintenant, la question 4 sur le volet achalandage. Hier, c'était un petit peu difficile, là, d'expliquer pourquoi 440, pas de tableau, et cetera. Donc, tel que demandé, là, on vous a bâti un tableau pour démontrer la bonification de l'offre. Avant de vous présenter le tableau, là, lorsque... si jamais ça vous intéresse, on doit spécifier que même si les navires sont plus grands, du jour au lendemain, il n'y aura pas une recrudescence. Donc, à l'époque, en 80,

470 quand on a construit les navires existants, il y avait un achalandage puis un besoin précis. En
96, on a allongé ces navires-là. Pourquoi? on les a allongés de 20 mètres afin de répondre à la
demande croissante qu'on avait. Puis maintenant, 20 ans plus tard, en 2016, les navires qui sont
en construction actuellement sont en vue de besoin... de répondre aux besoins de la traverse.
Puis ce qu'il faut comprendre, c'est qu'habituellement, quand on fait de la planification de
475 construction navale, bon, on répond pour une planification long terme, donc autant pour les
besoins présents que des besoins anticipés.

Pour le 40... le fameux 440 UEA d'hier soir où est-ce que j'ai eu beaucoup de difficultés,
dans le fond, c'est que nous, notre étude de temps mouvements, pourquoi j'arrivais à 440, c'est
480 que les traverses n'étaient pas aux 20 minutes, mais aux 19 minutes. Donc, on avait quatre
traversées dans l'heure pour un total de 50 minutes. Donc, par exemple, on a un premier
traversier qui va embarquer à 8 h le matin, 110 UEA; à 8 h 19, un autre 110; 8 h 38, un autre
110; 8 h 57, un autre 110. Donc, 4 fois 110, 440 unités-équivalentes-automobile.

485 Je peux vous présenter, juste ici, je ne sais pas si on peut le mettre à l'écran. Dans le fond,
ce qu'on regarde, c'est : vous avez les UEA théoriques, donc là on est, avec les navires actuels
-- « théoriques », nous, pour nous, c'est des unités-équivalentes-automobile -- 75, 75, 70
automobiles. En réalité, on en installe davantage 70, 70, 65. Donc, c'est le nombre
d'unités-automobile sur une période de 24 heures.

490 Pourquoi on l'a fait sur 24 heures? C'est qu'étant donné que les trois navires, on a un
navire 24 heures, on a un navire 12 heures et on a un navire 8 heures. C'était difficile, là, à ce
moment-là, Ça fait qu'on a dit, on va faire la représentation de la journée, puis on va avoir une
meilleure idée, là, de l'optimisation puis de la bonification de l'offre de service, étant donné que
495 les périodes d'achalandage et des laissés à quai, on n'en a pas juste durant les périodes de
pointe, mais ça peut arriver, exemple, la nuit, quand on a plusieurs... beaucoup de camions.
Donc, pour les nouveaux navires, si on y va théoriquement aux 20 minutes avec l'horaire actuel,
donc on aurait une augmentation, là, de bonification d'offre de service, donc on pourrait rentrer
un nombre supérieur d'unités-équivalente-automobile de 29 %. Puis si on y va avec le théorique,
500 là, à ce moment-là, où on passe de 115 à plutôt 110 unités-équivalentes, on aurait une
augmentation de 33 %.

Si on y va avec l'optimisation, là, de l'offre de service en respectant l'ensemble des critères
pour pouvoir arriver à nos fréquences de 19 minutes, où à ce moment-là, on aurait quatre
505 traversées dans l'heure avec les modifications que monsieur Rochette vous a données, là, pour
accroître la fluidité du trafic, rehaussement des quais, adaptation des rampes, et cetera. Donc, à
ce moment-là, on arrive avec une augmentation ou une bonification de services en... théorique,
à 115 unités pour les nouveaux navires, de 43 %, mais avec, disons, plus réalistement, là, 110

510 unités-équivalentes-automobile à bord de nos traversiers, une augmentation de service de 46 %.

LE PRÉSIDENT:

515 Très bien, ça va. Je vous remercie pour l'information. Alors, avez-vous d'autres points?

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

520 Oui, O.K., oui, c'est bon. Ensuite de ça, en complément d'information, vous nous aviez également demandé comment fonctionnait le GNL puis comment ça fonctionnait dans le circuit du navire. Si vous le voulez, on vous a également préparé une petite présentation qu'on pourrait vous présenter à l'instant.

LE PRÉSIDENT:

525 Allez-y.

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

530 Donc, ce qu'on va vous expliquer, c'est comme vous nous aviez demandé, donc le mode de fonctionnement des moteurs GNL, diesel. Attendez, je vais vous le mettre en mode présentation, ça va être plus agréable. Donc, et ensuite de ça... donc ça, c'est une première modélisation, là, avec les deux navires. Un rappel, là, des données d'hier, donc les navires vont avoir une longueur de 92 mètres, 26 mètres. Donc, c'est des navires, comme on disait, GNL, diesel, électriques, avec une plus grande puissance. Au lieu d'être des hélices, donc ça va être
535 des propulseurs azimutaux puis ils vont fonctionner, là, au diesel et au gaz naturel.

540 Pourquoi on a choisi cette technologie-là? Donc on a, dans le fond... c'est une technologie qu'on juge environnementale, mais on a pris également en compte, là, comme vous disait monsieur Rochette, entre autres, là, les aspects de réduction de bruit et de vibration, la flexibilité du moteur bicarburant. On a en même temps une augmentation de puissance. Puis un autre fait intéressant, là, pour le volet environnemental, donc, nous, on va avoir une moins grande consommation électrique, là, parce que tout l'éclairage de ces navires-là va être fait au DEL.

545 L'acétate peut-être la plus intéressante, puis je vais laisser mon collègue, là, pouvoir discuter, c'est comment fonctionne le système GNL. Donc, vous avez un schéma de notre système de propulsion puis on va pouvoir vous parler de la station de ravitaillement qui est sur le pont des véhicules jusque, dans le fond, aux groupes moteurs, là, aux moteurs et aux propulseurs, comment fonctionne le GNL.

550

M. YAN ROCHETTE:

555

Alors, Monsieur le Président, comme vous avez demandé hier une explication, un peu, du système de fonctionnement de GNL. On voit ici, tout d'abord, la station de ravitaillement où est-ce que le gaz naturel liquéfié entre à l'intérieur du navire, s'en va dans le réservoir de GNL. Ensuite ici, on a le groupe électrogène, qui est le moteur qui sert à faire tourner les alternateurs pour produire de l'électricité, et le moteur électrique qui actionne les propulseurs azimutaux. Si on faisait une référence un peu par rapport à Hydro-Québec, là, versus qu'est-ce qu'on... par rapport aux navires, je vous dirais que la portion ici, là, ce serait comme la portion barrage. On aurait la section ici plus distribution électrique et ici comme nos maisons qui utilisent l'électricité, là. Je vais switcher à l'autre acétate.

560

565

O.K., sur l'autre acétate, on voit un peu plus le principe en détail. Par rapport, on injecte du GNL dans la soupape, on la compresse et la bougie d'allumage, c'est du diesel. Le diesel, par la compression, va faire l'allumage du GNL qui va actionner le moteur et produire... l'alternateur, un peu comme sur le schéma, comme je vous le montrais tantôt. On parle à peu près, là, l'ordre de grandeur, 1 % de GNL pour... euh! 1 % de diesel pour 99 % de GNL.

570

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

575

Donc, conséquemment, nous, pourquoi... on nous demandait aussi c'était quoi les avantages, là, du GNL pour nous. Bien, nous, ça nous permet de rencontrer... de réduire nos gaz d'émission à effet de serre de notre flotte, sachant que Transport Canada, notamment, va émettre, incessamment, de la réglementation plus stricte en matière de transport et notamment sur les GES. En même temps, c'est une volonté corporative de vouloir réduire l'empreinte environnementale de notre flotte.

580

Comme toute technologie, les normes internationales en construction navale évoluent et elles sont de plus en plus strictes, donc en même temps, ça nous permet de rencontrer ces normes-là. Ça nous permet également de rencontrer les orientations gouvernementales, puisqu'on est une société d'État, en matière de développement durable.

585

Puis un autre volet qui est important et qui est aussi intéressant, c'est que ça permet d'obtenir une meilleure performance énergétique, mais aussi de réduire les coûts d'entretien parce qu'à ce moment-là, il n'y a pas de résidu comme lorsqu'on utilise du diesel. On n'a pas aussi de changements d'huile à faire avec le GNL, donc ça nous permet aussi de réduire, là, nos coûts d'entretien, ce qui est appréciable, là, dans le cas de nouveaux navires.

Donc, les avantages, en résumé, donc une meilleure réduction ou une bonne réduction des

590

émissions polluantes, là, en termes de GES, mais on réduit aussi également les NOx et les SOx; une meilleure efficacité énergétique; c'est une source d'approvisionnement aussi qui est sécuritaire et fiable; puis en termes de risque pour l'environnement, ce qui est bien, c'est que le GNL n'est pas miscible dans l'eau comme un combustible. Donc, il va s'évaporer à l'atmosphère. Ce n'est pas la meilleure... je dirais, pour l'atmosphère, oui, il va y avoir un impact, mais ce n'est pas miscible dans l'eau ni dans la terre comme un combustible, donc c'est un autre avantage, là, qui est destiné, là, au GNL, Monsieur le Président.

595

600

Ça fait que ça fait le tour, peut-être, de la première présentation qui a trait, là, au fonctionnement du moteur GNL et les avantages de ce dernier.

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Locat?

605

LE COMMISSAIRE:

Une petite question. Quand vous parlez, donc, de moteur azimuthal, il peut faire... il peut tourner de combien à peu près?

610

M. YAN ROCHETTE:

360 degrés.

LE COMMISSAIRE:

O.K. C'est bon. Donc, j'imagine que ça facilite les manoeuvres d'accostage, hein?

615

M. YAN ROCHETTE:

Effectivement. C'est des bateaux plus manoeuvrables.

620

LE COMMISSAIRE:

Merci.

625

LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous avez un autre point à aborder, madame Beaudoin?

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

630

Oui, le dernier point revenait au sujet... vous nous aviez demandé de préparer pour aujourd'hui tout ce qui avait trait à la plantation des pieux, comment ça fonctionne, de quoi ça a l'air. Donc, on vous a préparé ce matin une autre présentation qu'on pourra également déposer à la commission. Cette présentation-là va être faite, là, par mon collègue, monsieur Yan Rochette. Donc, je vais lui céder la parole pendant que je fais Télécino.

635

LE PRÉSIDENT:

Très bien, merci.

640

M. YAN ROCHETTE:

O.K., merci. O.K., allons-y avec la présentation. Bien sûr, la description des étapes de la mise en place des pieux. Hier, comme Isabelle l'a présenté, je vais revenir un peu sur les étapes principales d'installation des pieux. Tout d'abord, on a l'installation d'un gabarit de plantage temporaire, le battage des pieux permanent, la vidange du matériel compris dans les pieux, le forage du roc pour les ancrages des pieux permanents et le bétonnage des pieux, le retrait du gabarit de plantage. Bon, je l'ai mis en dernier, là. Ça relèvera de l'entrepreneur à savoir quand est-ce qu'il veut enlever le gabarit dans ses travaux.

645

650

Je remets un peu ici une photo du duc-d'Albe, du quai des croisières de la Rivière Saguenay. C'était juste pour rappeler aux gens un peu le type de structure qu'on allait installer. Nous, il faut se rappeler que ça va être moins massif que ça et qu'on s'en va avec une structure d'environ quatre à six pieux.

655

Je reprends les étapes : installation du gabarit de plantage. Ce qui est important de retenir là-dedans, je montre une photo, je voulais juste démontrer que le gabarit de plantage, c'est juste pour s'assurer que l'entrepreneur plante les pieux au bon endroit et dans le bon angle et dans la bonne direction. Si on fait un peu une analogie par rapport à quand on plante un poteau de clôture, des fois on a tendance à mettre le pied puis s'assurer que le poteau rentre droit; c'est un peu le même principe, mais avec une structure d'acier. Là, j'ai utilisé la photo parce que normalement, c'est la manière la plus usuelle de le présenter, mais je veux dire, ça va relever de la méthode de travail de l'entrepreneur, là, qui choisira un peu comment il veut le faire, là, s'il part du quai ou à partir du fond marin.

660

665

Ensuite, il va y avoir le battage des pieux. Je mets ici une photo de battage des pieux s'ils seraient... s'ils travaillent à partir du quai, le type d'équipement qu'ils pourraient utiliser.

670 Probablement plus une grue, mais c'était juste pour montrer un peu le principe qu'on frappe avec un marteau qui tombe avec la gravité.

LE COMMISSAIRE:

675 Excusez-moi.

M. YAN ROCHETTE:

Oui?

LE COMMISSAIRE:

680 Sur cette figure-là, ça ressemble un peu à... comme ce qu'on appellerait des tubes, enfin, des pieux en H, là, qui sont comme... en fait...

M. YAN ROCHETTE:

685 Oui, bien c'était juste pour montrer un peu le...

LE COMMISSAIRE:

690 Mais je veux dire, vous, c'est plus un tube que vous allez frapper...

M. YAN ROCHETTE:

Oui oui oui.

LE COMMISSAIRE:

695 ... plutôt qu'un pieu?

M. YAN ROCHETTE:

700 Exactement. Ce n'est pas... ce n'est pas nécessairement... il ne faut pas voir le type de pieu. C'était juste pour montrer un peu le type de machinerie ou... Il faut comprendre qu'avec... on a travaillé là-dessus ce matin puis c'est les meilleures photos que j'ai trouvées pour l'instant, là.

LE COMMISSAIRE:

705

Non, c'est juste pour ne pas confondre parce que moi, je trouvais dans le texte, quand vous dites « les pieux » quand c'est des tubes, pour moi, j'étais un peu confus, là. En fait, c'est un tube que vous... c'est un tube que vous allez foncer, en réalité?

710

M. YAN ROCHETTE:

Exactement. Exactement.

Exemple de positionnement d'un entrepreneur, justement, qui travaille à partir de barge, si jamais l'entrepreneur décide de travailler à partir d'une barge dans la baie pour l'enfoncement des tubes, justement.

715

Ici, si vous le souhaitez, on a un exemple de battage des pieux sur la rivière Yamachiche en 2009. C'est un vidéo qu'on pourrait démontrer, si vous voulez le... O.K. On va aller de l'avant.

LE COMMISSAIRE:

720

De temps en temps, on voit une photo, je me demandais si c'était le mousse du petit navire, qu'on voyait! Le petit mousse!

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

725

Oui, effectivement, c'est un futur employé!

M. YAN ROCHETTE:

730

Ça fait que dans le fond, pour commenter, on va voir, là -- peut-être l'avancer un peu -- là, ils vont s'installer, commencer le plantage. Ça pourrait être le type d'équipement, là, probable, là, avec la grue. On voit un peu, bon... là c'est sûr et certain que l'installation fait en sorte qu'ils ont un système... un gabarit de plantage un peu plus simple, mais c'est le type qui va être utilisé pour foncer un pieu, justement. On voit qu'au début, ça rentre plus rapidement puis plus on tape dessus, bien -- Oui, excusez?

735

LE COMMISSAIRE:

740

Je vous ferais remarquer, souvent dans les argiles sensibles, peut-être comme ici, on doit attacher le pieu parce que c'est arrivé à l'occasion que les gens, avec un bon coup, il perde le

pieu dans le sol...

745 **M. YAN ROCHETTE:**

Ah, O.K.

LE COMMISSAIRE:

750 ... tellement que ça peut être mou en dessous, là.

M. YAN ROCHETTE:

O.K.

LE COMMISSAIRE:

755 Là, une petite parenthèse.

M. YAN ROCHETTE:

Merci.

LE PRÉSIDENT:

760 Puis là, on voit que c'est un arbre qu'ils sont en train de rentrer.

M. YAN ROCHETTE:

765 Oui. C'est ça que j'aurais à dire, puis normalement, la méthode qui est utilisée pour savoir s'ils ont atteint le roc, bien ils le savent avec le nombre de coups qu'ils donnent, là, à un moment donné, avec le marteau, à savoir quand le pieu n'enfonce plus ou... c'est des indices n qui sont... de nombre de coups qui sont déterminés, là, à l'avance.

770 Oui, l'autre acétate, s'il vous plaît. O.K. Ça fait que c'est un croquis que j'ai dessiné ce matin pour montrer un peu l'exemple comment que ça va se passer, le lien mécanique entre le roc et le pieu. On voit, on a le sol... le sol meuble. C'est, dans le fond, c'est la couche de sol marin, là, qui va avoir une épaisseur variable. Dans le fond, c'est la principale première étape, c'est où est-ce qu'on bat le pieu. Ensuite, une fois que le pieu va être battu, qu'il va atteindre le fond, le roc, il va y avoir la vidange du pieu pour le nettoyer. Là, encore là, ça va relever un peu

775

780 plus de la méthode de l'entrepreneur qui va décider d'utiliser, là. Dépendamment du diamètre de pieu, ça pourrait être un grappin avec un siphon ou tout simplement la foreuse, là, qui reforerait, là, puis la foreuse aspire leur matériel avec... puis ils injectent de l'eau, ça fait qu'ils nettoieraient le pieu de cette façon-là.

785 Ensuite, ce qui fait le lien mécanique entre le roc, comme je disais, c'est l'ancrage à proprement dit. Ça, ça relève plus du design de l'ingénieur. Là, présentement, j'ai représenté un ancrage, là. Dépendamment des efforts, ça pourrait être foré puis ça pourrait être un type d'ancrage coulé en place, là, avec de l'armature et du béton, là. C'était juste pour imaginer un peu le principe et faire comprendre aux gens le fonctionnement du pieu, comment on irait de l'avant dans le dossier.

790 Pour ce qui est du bétonnage des pieux, j'ai trouvé cette image-là. Il faut voir plus les étapes, je vous dirais, 3 et 4. Ici, on descend la cage d'armature dans le pieu, si bien sûr, avec les efforts, on décide dans le design qu'on a besoin de mettre une cage d'armature en plus du béton. Souvent, bien c'est descendu par grue jusqu'en bas. Et ensuite, on coule le béton. La coulée de béton va se faire avec une pompe à béton dans le pieu directement, là, à l'intérieur. Ça serait les principales étapes, ce qu'on pourrait mentionner par rapport à l'installation des pieux.

795
LE PRÉSIDENT:

800 Dans les précisions, la question que je me posais, c'est qu'on voit de... quand il y a des forages vraiment pour des puits, des choses comme ça, là, on voit que, bon, souvent il va y avoir un... en bon français, on dit un premier *casing* qui est foré puis qui est introduit, des fois sur des assez grandes profondeurs, puis ensuite de ça, bien ils réinsèrent à l'intérieur de ces tubes-là un diamètre plus petit de forage, puis ils vont continuer à des grandes profondeurs. Dans ce cas-ci, la question que je me posais, c'est : pourquoi... c'est sûr qu'on parle de pieux, mais le... disons le
805 battage du tube, pourquoi, à ce moment-là on opte pour le battage plutôt que forer, forer et insérer un tube? Est-ce que c'est parce que c'est plus simple de procéder par battage que par forage entièrement?

810 **M. YAN ROCHETTE:**

Je pourrais poser la question au concepteur et vous revenir plus dans le détail.

LE PRÉSIDENT:

815 C'est ça, ce serait quoi les...

M. YAN ROCHETTE:

820

Au moment où est-ce qu'on se parle, je n'ai pas pensé.

LE PRÉSIDENT:

825

... les avantages de procéder par battage, par rapport à un forage? Est-ce que c'est parce que ça prend un équipement plus simple ou ça va plus vite ou...? En tout cas, je voudrais savoir c'est quoi l'intérêt d'aller par battage plutôt que par forage pour les deux étapes? Forer pour... et insérer le tuyau, là, et aussi après ça, bien forer pour installer l'ancrage. Donc, pour mieux comprendre, là...

M. YAN ROCHETTE:

830

Parfait.

LE PRÉSIDENT:

... le rationnel, la raison pour laquelle on veut procéder par battage plutôt que par forage.

835

LE COMMISSAIRE:

840

J'avais une question concernant le battage. Est-ce qu'on a pris en considération le potentiel que la couche inférieure au secteur 06 puisse se liquéfier suite au battage? Est-ce que ça a été pris en compte? Parce qu'elle est assez large, d'après ce que j'ai vu dans le profil hydrotechnique.

M. YAN ROCHETTE:

845

Je vais poser la question aussi au concepteur à savoir pour les questions techniques particulières de même. Je vais vous revenir.

LE COMMISSAIRE:

850

Donc, c'est savoir s'ils ont évalué le potentiel de liquéfaction de la couche large en fonction du battage du pieu -- enfin, dutube.

LE PRÉSIDENT:

855 Puis voyez-vous, il y a une certaine complémentarité entre les deux questions. Dans un forage, va-t-on faire moins de vibration qu'un fonçage? Donc, est-ce que cet élément est pris en compte ou...? Est-ce que c'est un risque qui est inexistant ou c'est un risque, dans ce cas-ci?

M. YAN ROCHETTE:

860 Je vais vous revenir.

LE COMMISSAIRE:

865 Puis aussi, indirectement, en relation avec avantages ou inconvénients des deux méthodes, d'après ce que j'en comprends, la méthode par battage, en termes d'impact de bruit, a plus d'importance ou d'impact que le forage lui-même? Est-ce que ça peut être pris en compte aussi dans le choix de la méthode d'installation des tubes?

M. YAN ROCHETTE:

870 De mémoire, quand on parlé du dossier, parce qu'il y avait aussi la vibration, là, le battage semblait être... avec Pêches et Océans, oui, on fait du bruit à l'extérieur, mais ça semblait être moins dommageable que le vibro ou... ça fait que c'est un peu pour ça...

LE COMMISSAIRE:

875 O.K., là je comprends.

M. YAN ROCHETTE:

880 ... qu'on s'est enigné dans cette direction-là, là. De mémoire, mais je pourrais revalider pour être sûr et certain de vous revenir avec les réponses plus précises.

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

885 Quand on a fait les calculs avec le spécialiste, ce qu'il nous expliquait, bien je vais le vulgariser, puis c'est dans les questions... dans les documents, là, également, là, de l'étude d'impact. Ce qui arrive, c'est que le son pulsé va se rendre moins loin qu'un son continu subaquatique comme le forage. Le fait qu'on était à 600 mètres, dans le fond, c'est que si je me rappelle bien, c'est que... pour le forage, on avait une zone plus large qu'uniquement pendant la

890

895 période de battage. Donc, on a pris, dans le fond, le plus sévère des deux, donc le son continu
foré se rendait plus loin lors des travaux, puis le... lors des travaux, donc en bruit subaquatique,
ça se rendait plus loin et, à ce moment-là, il pouvait y avoir une nuisance pour les bélugas et
c'est pour ça qu'on a fixé le rayon à 600 mètres, versus un son pulsé qui est, oui, fort, mais sur
une plus courte distance.

900 **LE PRÉSIDENT:**

C'est ça. Et dans la documentation en rapport avec ça, c'est... grosso modo, c'est... ça
explique que les sons de haute fréquence, donc plus aigus, on pourrait dire, même s'ils sont
sous-marins, se propagent moins loin, sont absorbés par le milieu, c'est ce qui est expliqué dans
le document, par rapport aux sons de basse fréquence qu'eux se propagent beaucoup plus loin.
905 C'est ça la différence pour faire une petite synthèse rapide qu'il y avait dans la documentation.

Justement, en rapport avec les opérations de forage battage, on avait vu passer, je ne me
souviens plus par quel média, mais c'est quelqu'un du bureau que... je pense des
communications qui m'avait parlé de cela, qu'il y avait eu des préoccupations, quelqu'un qui
910 avait exprimé des préoccupations. C'était en lien avec... il y a une pisciculture pas loin pour le
saumon et il y a des gens qui avaient posé des questions à savoir : est-ce que le battage pouvait
avoir un impact sur les opérations de la pisciculture. Donc, ma question s'adresse au ministère
de la Faune. Est-ce que vous avez des préoccupations à ce chapitre?

915 **Mme MANON CARIGNAN:**

Effectivement, Monsieur le Commissaire, les gens de la pisciculture de Tadoussac ont
exprimé des préoccupations à cet égard-là. Je suis ici, moi, en tant que représentante de Parcs
surtout. Alors, on m'a demandé de prendre des questions, si jamais vous aviez une question
920 précise, que j'allais transmettre à la direction de la pisciculture.

LE PRÉSIDENT:

Parce que c'est ça, aussi... quand j'avais entendu parler de ça du bureau... par les
925 communications, j'étais allé voir dans les PR6, qui sont les avis des ministères, et je ne
retrouvais pas cette préoccupation-là du côté du ministère de la Faune, donc on l'avait réservé
ici en question. Donc, c'est pour savoir, entre autres, c'est : est-ce que les préoccupations sont
présentes? Est-ce qu'il y a eu des discussions avec le promoteur pour voir s'il pouvait y avoir des
impacts? Est-ce que c'est réglé ou pas? Autrement dit, ce serait ce genre de questions là à
930 savoir si la préoccupation était toujours là et est-ce qu'il y a des discussions.

Oui, madame Beaudoin?

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

935

J'ai oublié le nom de la personne responsable de la pisciculture, toutes mes excuses. Par contre, on a effectivement eu des discussions avec le responsable. On s'est entendu, avant de débiter les travaux, de s'asseoir avec eux et de discuter du calendrier des travaux pour avoir le meilleur timing. Parce que ce qu'il disait, lui, c'est qu'après la phase de reproduction, il y a une période importante où il y a la séparation cellulaire puis que c'est là que ça pouvait avoir un gros impact, la vibration, lors du battage. Donc, on s'est dit, pour ne pas, justement, tout endommager ou impacter sa production, qui est importante pour lui, on a dit, regarde, on va s'asseoir puis on va regarder... être en mesure de pouvoir bien phaser ses opérations avec les nôtres pour ne pas qu'il y ait d'impact, là, ou réduire au plus possible les impacts. Donc, il était satisfait. Puis compte tenu qu'on n'a pas encore notre certificat d'autorisation, j'ai dit : « Regarde, dès qu'on va avoir notre certificat d'autorisation, on va aller te voir, on s'assoit puis on coordonne le tout, là, pour être sûr d'être capable d'intercaler nos travaux versus la reproduction, là, de tes poissons. »

940

945

950

LE PRÉSIDENT:

Donc ça, c'est pour les... au niveau des oeufs, à ce moment-là? C'est pour protéger les oeufs, donc s'assurer, à ce moment-là...

955

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Exactement.

960

LE PRÉSIDENT:

... qu'il n'y ait pas de fonçage pendant que les oeufs sont en développement?

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

965

Dans le fond, c'est ça. Bien, ce qu'il disait, lui, sa phase critique, c'est vraiment la séparation unicellulaire, là, donc à ce moment-là, on s'est dit : « Oui oui, inquiète-toi pas, on va s'asseoir, puis on va pouvoir, là, discuter pour être en mesure de ne pas impacter, là, durant cette période-là qui est critique pour toi dans ta reproduction. »

970

LE PRÉSIDENT:

C'est ça, comme les aviser suffisamment d'avance pour qu'ils jumellent leurs opérations en fonction des travaux de fonçage?

975

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Exactement. Donc, nous, c'est ça, c'est sûr que là, à ce moment-là, lui, il doit avoir un calendrier, c'est ce qu'on s'était dit, là : « En début d'année, bien on va s'asseoir, on va pouvoir voir c'est quoi ton calendrier annuel. » Nous, sachant... en tout cas, que selon toute vraisemblance, les travaux devraient avoir lieu à l'automne, bien de voir : « Est-ce que ta production se fait au printemps ou à l'automne? Si elle se fait à l'automne, à quelle période? » Pour être, justement, être sûre de moins l'impacter, là, puis qu'on respecte aussi toutes les autres conditions, là, notamment être à l'extérieur, là, de la phase de l'habitat essentiel du béluga, donc après le 31 octobre, donc, à compter du 1^{er} novembre.

980

985

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Locat?

990

LE COMMISSAIRE:

On va revenir à la question des bélugas plus tard, mais concernant la partie terrestre, est-ce que vous avez prévu des instruments de mesure ou de suivi pour voir, effectivement, quels sont les types de vibration qui se rendraient jusqu'à la pisciculture?

995

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Nous, ça ne nous a pas été demandé par le ministère de l'Environnement ni par la pisciculture, donc je vous dirais, honnêtement, ce n'est pas quelque chose qu'on a regardé, mais ça pourrait ne pas être exclu, là.

1000

LE COMMISSAIRE:

O.K., merci.

1005

LE PRÉSIDENT:

Alors, du côté du ministère de la Faune, donc, vérifiez si effectivement, à ce stade-ci, il y a

1010 arrimage dans les préoccupations, les discussions. Donc, nous confirmer ce que madame
Beaudoin nous a dit. Très bien. Alors, vous pourrez nous revenir sur ce point-là. Ce sera une
réponse probablement par écrit.

1015 **Mme MANON CARIGNAN:**

En complément, peut-être vous informer que les préoccupations sont formellement
transmises à l'équipe de l'évaluation au ministère, qui reçoit les projets puis qui vont être
apportées, à cette étape-là, aux étapes subséquentes d'évaluation.

1020 **LE PRÉSIDENT:**

Très bien, je vous remercie.

1025 Nous allons aller du côté de la municipalité de Tadoussac. On avait parlé de ça hier,
question des horaires de travail pour le contracteur. Donc, le promoteur a apporté des précisions
sur quels types de travaux il ferait dans le jour, en soirée et peut-être pendant la nuit. Mais on
aimerait savoir, avoir plus de détails, donc idéalement du côté de la municipalité, si on pouvait
avoir le... votre *Réglementation sur les nuisances*. Est-ce que vous pouvez le déposer? Nous
expliquer comment ça fonctionne ici, à ce moment-là, quand les gens font des travaux
1030 d'envergure, quelles sont les exigences de la municipalité? Par exemple, quels types de travaux
pourraient être envisagés la nuit? Ou est-ce que c'est vraiment rien qui se passe la nuit? Donc,
si vous pouvez nous présenter comment vous fonctionnez pour la surveillance des travaux.

1035 **Mme MARIE-CLAUDE GUÉRIN:**

O.K. Monsieur le Président, je vais déposer tout à l'heure les deux copies de règlements
certifiés qui vont faire l'objet, là, de... lors de l'émission du permis du promoteur. Alors, on a un
règlement au niveau des nuisances en ce qui concerne le règlement harmonisé 10.13. Je vous
ferai grâce de faire la lecture du règlement, mais les... il va y avoir quelques articles qui vont
toucher, d'ailleurs, lors de la première rencontre, là, qui se trouve à être la consultation. On a fait
part de nos préoccupations, on a envoyé aussi la copie des règlements au promoteur de façon à
pouvoir faire son calendrier de travaux. Alors, définitivement, on a le règlement, l'article 4 et
1040 l'article 5 qui vient définir c'est quoi le bruit et les travaux doivent... sur un horaire de 23 h à 7 h le
matin, il ne peut y avoir aucun travaux.

1045 Il y a aussi dans le règlement 10.13 un article qui touche au niveau des véhicules moteurs
stationnés dans un rayon de 200 mètres au niveau des propriétés habitation. Si on calcule la
distance avec la première propriété, on parle de 300 mètres. Alors, cet article-là ne s'appliquerait

1050 pas au niveau des véhicules moteurs stationnés qui sont en arrêt sur une période, là, avec le moteur qui tourne sur une période de 30 minutes.

1055 Alors, naturellement, le règlement va être en vigueur en ce qui concerne leurs travaux. En ce qui concerne d'avoir une autorisation spéciale pour une durée X d'un travail en particulier, ça doit faire l'objet d'une demande à la municipalité. Mais en ce qui concerne par rapport à la réglementation, le promoteur, le règlement va être joint à son émission de permis, il va devoir s'engager à le respecter, O.K.

1060 Aussi, on a un règlement que je vais déposer, qui est le 105-1, qui est un règlement qui date de 99 dont on a fait parvenir aussi aux promoteurs en ce qui concerne le bruit, le nombre de décibels, qu'il ne doit pas y avoir, de façon non limitative, un bruit continu dont l'intensité est équivalente à 55 décibels ou plus entre 23 h et 7 h. Ça veut dire qu'il ne doit pas y avoir de bruit dans cette période-là qui dépasse ça, mais notre autre règlement vient dire qu'on ne peut pas faire des travaux de 23 h aller à 7 h.

1065 Ensuite, il y a aussi un article qui dit que: « *Un bruit occasionnel dont l'intensité est équivalente à 75 décibels ou plus en tout temps est considéré comme étant de nature à empêcher l'usage paisible de la propriété dans le voisinage.* »

1070 Par contre, comme je vous dis, quand il y a des demandes spécifiques pour une courte durée, il peut y avoir des demandes qui soient faites à la municipalité pour avoir une autorisation, mais ce n'est pas dans le cadre de la réglementation, ça fait l'objet de résolution.

1075 **LE COMMISSAIRE:**

Donc, si j'ai bien compris, les exemptions, ce serait pour des travaux qui auraient besoin d'être faits entre 22 h et 7 h le matin, c'est ça? 23 h, pardon.

1080 **Mme MARIE-CLAUDE GUÉRIN:**

Oui, exactement, qui iraient à l'encontre de la réglementation et qui seraient sur une courte durée.

1085 **LE PRÉSIDENT:**

Plus précisément, quand vous dites « aucun travaux », par exemple, s'il y a de l'activité de chantier de manutention de matériel, est-ce que ça fait partie de « aucun travaux » ou c'est toléré les manutentions sur les chantiers, la nuit? Il peut y avoir un peu d'activité, là, comme ça?

1090

Mme MARIE-CLAUDE GUÉRIN:

Article 5 :

1095

« Travaux : constitue une nuisance et est prohibé le fait de causer du bruit susceptible de troubler la paix et le bien-être du voisinage en exécutant, entre 23 h et 7 h, des travaux de construction, de démolition ou de réparation d'un bâtiment ou d'un véhicule, d'utiliser une tondeuse, sauf s'il s'agit des travaux d'urgence visant à sauvegarder la sécurité des lieux et des personnes. »

1100

Alors, c'est l'article 5 pour travaux.

LE PRÉSIDENT:

1105

Donc, si je l'interprète correctement, ça veut dire des camions de livraison pourraient venir porter des matériaux, en autant que ça ne suscite pas un bruit qui déboucherait sur une plainte, c'est ce que je comprends? Donc, ça serait toléré, mais ce n'est pas... donc, une activité en construction n'est pas acceptée, mais des activités de manutention seraient tolérées à condition qu'il n'y ait pas de plainte?

1110

Mme MARIE-CLAUDE GUÉRIN:

Exactement.

LE PRÉSIDENT:

1115

O.K., très bien, je vous remercie. Du côté du promoteur, hier, madame Beaudoin, vous avez mentionné que votre horaire... vous avez présenté semaine par semaine l'horaire des travaux. Donc, je présume que l'horaire des travaux que vous nous avez publié tient compte des réglementations ou des exigences de la municipalité?

1120

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Effectivement, Monsieur le Président.

1125

LE PRÉSIDENT:

Très bien. Donc, ça fait partie des corrections un peu. Donc, l'entrepreneur va être soumis à la réglementation municipale lorsqu'il va faire sa demande de permis. J'imagine, dans l'appel

1130 d'offres, vous allez mentionner que l'entrepreneur doit se plier aux exigences municipales?

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

1135 Effectivement, ça va faire partie de l'appel d'offres, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT:

1140 Très bien, je vous remercie.

1145 Une petite question au ministère du Développement durable. Dans l'étude d'impact du promoteur, donc PR3.1, à la page 79, c'est un peu ambivalent au sujet des engagements de suivi que le promoteur, bon, s'engage à faire, autrement dit. C'est quoi la position du ministère? Bon, on parlait d'un projet qui durait quelques semaines, mais dans des projets comme ça, qu'ils soient plus petits ou plus gros, est-ce que le ministère exige systématiquement des programmes de suivi, de la part des promoteurs?

M. CHARLES-OLIVIER LAPORTE:

1150 De quel type de programme de suivi vous faites référence? Suivi des MES, du bruit...?

LE PRÉSIDENT:

1155 Bien, en fait, je vais vous retrouver la page exacte, là. Je vais faire la mention du promoteur.

LE COMMISSAIRE:

1160 Mais disons à la fin de son rapport, le promoteur indique que, d'après leur analyse, ce projet-là ne nécessiterait pas des mesures de suivi environnemental. Alors, la question qui est posée ici, c'est : quel serait... est-ce que pour le ministère, c'est une considération qui va selon vos habitudes?

M. CHARLES-OLIVIER LAPORTE:

1165 Bien, c'est sûr que ce serait bon de préciser quel type de suivi, mais si on parle en général, écoutez, on ne regardera pas nécessairement le suivi... le retour de la faune benthique, par exemple, à cet endroit-là, ou la revégétalisation qui a cours les années qui suivent l'installation du duc-d'Albe parce que, bien il n'y a pas vraiment de préoccupation à cet effet-là.

1170

Si vous parlez plus spécifiquement au... de la surveillance des matières en suspension, effectivement, étant donné que c'est des travaux de faible ampleur, bien il y a un guide, des recommandations, en fait, qui sont toujours en publication, mais on pourra vous en déposer une copie si vous le voulez, qui fait des recommandations, justement, sur le... un des programmes de surveillance lors de travaux de dragage spécifiquement, mais qu'on parle quand même de volume substantiel qui dure sur plusieurs semaines puis il y a des possibilités, dans ce guide-là, d'exempter les promoteurs de faire la surveillance si... si de faible ampleur, de courte durée.

1175

LE PRÉSIDENT:

1180

C'est ce qu'on voulait savoir. C'est parce que dans la page 79, le promoteur, je vais citer, il mentionne :

1185

« Toutefois, compte tenu du caractère limité et temporaire des impacts environnementaux du projet et de l'efficacité éprouvée des mesures d'atténuation proposées, il n'est pas jugé pertinent de réaliser des activités de suivi environnemental dans le cadre du présent projet. »

Je me demandais du côté du ministère, déjà, est-ce que vous avez envisagé... autrement dit, sur quels points envisagerez-vous d'imposer un suivi au promoteur, le cas échéant?

1190

M. CHARLES-OLIVIER LAPORTE:

Est-ce que j'ai bien répondu à la question ou vous voulez des précisions supplémentaires? La surveillance des mammifères marins, on juge que c'est très pertinent, mais c'est principalement la... une des seules mesures qu'on va demander.

1195

LE PRÉSIDENT:

C'est ça. Nonobstant la surveillance, mais ici c'était le fameux suivi environnemental, autrement dit, compte tenu de l'ampleur du projet, est-ce que vous prévoyez faire un suivi? Parce que c'est ça, si on veut faire la distinction: la surveillance, habituellement on fait ça pendant des travaux; les suivis, normalement, c'est après l'exécution des travaux pour voir est-ce que le milieu s'est restauré et autre. Bon. Compte tenu de ce type de projet là, est-ce que vous envisagez de demander un suivi? Donc, un suivi, entre guillemets, après les travaux?

1200

1205

M. CHARLES-OLIVIER LAPORTE:

À cette étape-ci, ce n'est pas prévu, mais l'analyse environnementale débute, en fait, là. On a fait la recevabilité de l'étude, puis là, bien il va y avoir une analyse... une autre analyse qui va

1210

être faite par le gouvernement, puis il est possible, là, s'il y a... il y a quelque chose qui est noté dans les prochaines semaines, les prochains mois, qui soit demandé, mais pour l'instant il n'y a rien de prévu, je pense.

1215

LE PRÉSIDENT:

Très bien, je vous remercie. Donc, pour l'instant, c'était les questions que nous avons.

Nous allons permettre aux personnes qui étaient inscrites de venir poser des questions. Alors, j'avais trois inscriptions hier, donc les gens étaient passés une première fois et c'était des réinscriptions. On m'a dit tout à l'heure, le premier nom que j'avais, réinscrit, c'était monsieur Guy Deschênes, mais on m'a dit qu'il était absent en début de séance, est-ce qu'il est toujours absent? Il semblerait que oui. Monsieur Marc Gilbert. Alors, monsieur Gilbert, vous pouvez vous avancer à la table des intervenants.

1220

PÉRIODE DE QUESTIONS
M. MARC GILBERT

1225

M. MARC GILBERT:

1230

Merci, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT:

Bonjour, monsieur. Alors, votre première question.

1235

M. MARC GILBERT:

Si vous me permettez, est-ce que ça serait possible que le promoteur remette au tableau le calcul qu'il a fait tantôt sur les heures effectives de traverse? Ma question porterait là-dessus puis ça irait plus facile si...

1240

LE PRÉSIDENT:

O.K. Donc, c'était un tableau avec les chiffres, là, sur la capacité...

1245

M. MARC GILBERT:

Avec des chiffres, là, effectifs, théoriques...

1250

LE PRÉSIDENT:

O.K., capacité pratique, théorique. Alors, madame Beaudoin, si vous étiez capable de remettre ça à l'écran. Alors, monsieur Gilbert, votre question.

1255

M. MARC GILBERT:

Oui.

LE PRÉSIDENT:

Est-ce que... les chiffres sont-ils assez gros pour vous ou on les grossit encore?

1260

M. MARC GILBERT:

Pour moi oui, pour les autres je ne sais pas là.

1265

LE PRÉSIDENT:

Peut-être les grossir encore un peu.

1270

M. MARC GILBERT:

O.K., parfait, c'est beau. Bon. J'aimerais que les gens de la Société des Transports du Québec m'expliquent où mes calculs sont faux, O.K. Quand je dis que les bateaux ont une capacité de 110 effectifs, unités par voyage; 20 minutes, il y en a trois dans une heure : ça fait 330. L'explication d'aller mettre un 19 minutes au lieu d'un 20, je ne la prends pas, là. Ce n'est pas pratique. Les bateaux sont annoncés à des traverses régulières aux 20, aux 40, aux heures. Je ne crois pas que le système va faire en sorte que ça change à la minute qu'il n'ait rien de stable là-dedans, avec deux bateaux, on va revenir comme on était avant, avec des... et aux 20 minutes en pratique, ça fait qu'aller mettre un 19 pour réussir à avoir une quatrième traverse à 57 minutes dans la première heure... en tout cas, moi, c'est... en pratique, là...

1275

1280

LE PRÉSIDENT:

Ça, c'est une...

1285

M. MARC GILBERT:

... en pratique, c'est 3 fois 20 minutes...

1290

LE PRÉSIDENT:

En pratique...

1295

M. MARC GILBERT:

... 110, ça fait 330.

LE PRÉSIDENT:

1300

J'ai compris que c'est la première heure le matin lorsqu'il y a deux traversiers, donc en dedans d'une heure, il y a quatre traversiers...

M. MARC GILBERT:

1305

Oui, après ça, il y a...

LE PRÉSIDENT:

1310

... puis après ça, bien, on revient au cycle d'à peu près trois traversées dans les heures qui suivent. C'est ce que j'ai compris sur le chiffre.

M. MARC GILBERT:

1315

L'autre partie de mon calcul, c'est avec... parce que ce qui nous intéresse, c'est quand il y a vraiment affluence puis qu'on veut comparer les deux systèmes qu'on avait. Trois bateaux dans la période d'affluence, l'été. Trois bateaux, 75, 75, 65, ça faisait une moyenne de 72 par bateau à 13.5 minutes, mais même pas 13 qu'on a compté, 13.5, ça fait 4.4 traversées à l'heure, fois 72, ça fait 100... ça fait? 4.4 traversées par 72, c'est 320. 320 puis 330, pour moi, c'est du pareil au même. Il n'y a pas d'écart, là, de 29, 43, 46 % d'offre de capacité de plus, de service de plus. C'est, à mon point de vue, il n'y a rien là, là. Qu'on essaye de nous faire accroire ça, ça ne

1320

marche pas.

1325

LE PRÉSIDENT:

Oui, je comprends votre explication, mais si je ne me trompe pas, l'été passé, il n'y avait pas trois navires en...

1330

M. MARC GILBERT:

Bien oui.

LE PRÉSIDENT:

Madame Beaudoin?

1335

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

De la manière que ça fonctionne, la Société des traversiers destine deux navires à Tadoussac, soit le Jos-Deschênes et le Armand-Imbeau. Un troisième navire vient uniquement dans la période estivale, à moins qu'il soit affrété à une autre traverse si on a un bris. Donc nous, habituellement, là, je vous dirais, là, jusqu'à la fête du Travail, il y a un troisième navire. Donc, mais pour les mois octobre, novembre, décembre, janvier, février, mars, avril et mai, nous sommes à deux navires.

1340

1345

Donc, le scénario qu'on a monté pour le 24 heures, le scénario période... navire actuel, période 24 heures, c'est fait avec les trois navires, dont un navire qui fonctionne durant 24 heures, un navire qui fonctionne durant 16 heures et un navire qui fonctionne durant 8 heures dans les plages horaire qui sont destinées, là, à ces navires-là quand on fonctionne l'été. Les deux nouveaux 24 heures, le deuxième scénario fonctionne avec les deux navires, en tant que tels, en fonction et avec l'offre de service de 24 et 16 heures à 110 -- la colonne de droite -- « Effectifs à 110 unités-équivalentes », à 20 minutes, comme dit monsieur.

1350

1355

La dernière unité... euh! le dernier scénario, dans le fond, fait référence, parce qu'hier, on parlait de l'unité... du temps mouvements, et on faisait référence de quatre traversées pour arriver à 440 UEA, mais ça, c'est suite aux modifications et recommandations de l'étude temps mouvements, donc on l'a mis également pour porter à l'attention de la commission pour faire le lien avec l'étude mouvements.

1360

LE PRÉSIDENT:

Et actuellement, par exemple, donc les travaux d'amélioration aux deux quais ont été faits, est-ce que ça facilite l'opération des traversiers actuels, ces aménagements-là ou ça ne change rien fondamentalement?

1365

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Bien, je pourrais peut-être inviter le directeur de la traverse, qui est ici dans l'assemblée, à peut-être répondre à votre question parce que son bureau est juste à côté de l'embarcadère, ça fait qu'il va être plus en mesure de répondre que moi, là, qui est à distance, si vous me permettez, Monsieur le Président.

1370

LE PRÉSIDENT:

C'est ça, par exemple, est-ce que ça permet de sauver du temps? Est-ce que les autos peuvent rentrer plus rapidement et sortir plus rapidement? Est-ce que ça améliore la qualité du service, avec les équipements modifiés?

1375

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Bien moi, je vous dirais que c'est ce qu'on nous a dit, mais si vous... je préférerais peut-être faire venir monsieur Christian Guay, directeur de la traverse...

1380

LE PRÉSIDENT:

Faites-le venir.

1385

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

... qui pourrait répondre à la question. Monsieur Guay.

1390

LE PRÉSIDENT:

Alors, monsieur Guay, si vous voulez venir au coin de la table avec le micro.

1395

M. CHRISTIAN GUAY:

Bonjour, Monsieur le Président.

1400

LE PRÉSIDENT:

Alors, bonjour monsieur.

1405

M. CHRISTIAN GUAY:

Effectivement, les aménagements ont permis une meilleure fluidité, dans certaines périodes. Il y a également... on a parlé un petit peu l'élargissement de la rampe, donc on... il y a un couloir qui est libéré pour les piétons qui vont attendre également au niveau des autos. Les voies sont plus larges. Ça permet également au niveau des véhicules hors-norme, des camions et autres, d'améliorer l'embarquement. Dans les périodes de pointe où on parle du troisième navire, s'il y a de l'achalandage, effectivement, on ne respecte pas nécessairement le 13 minutes, donc dès que les bateaux sont pleins, et l'autre va partir, le mouvement va se faire également.

1410

1415

LE PRÉSIDENT:

Vous dites qu'il y a fort achalandage, donc il peut y avoir un... le troisième bateau peut rester un peu en attente entre deux eaux, entre deux quais? Et donc...

1420

M. CHRISTIAN GUAY:

Oui, c'est effectivement... oui. C'est effectivement le bateau se trouve juste à côté, une fois qu'il est plein, il part et on fait le chargement.

1425

Peut-être une précision également, on parlait tantôt au niveau de l'offre. Le troisième navire est toujours en fonction de 10 h 27 jusqu'à 17 h 27. Les périodes d'achalandage et les périodes de laissés à quai ne se terminent pas avec l'horaire du troisième navire. On va bonifier parfois, et on l'a vu au mois de septembre, là où on tombait avec deux navires, il y a eu de l'attente avec les travaux, notamment au pont Dubuc avec les camions, donc l'attente pouvait aller jusqu'à 8-9 h avec des laissés à quai. Donc, avec... Oui, à 20 h-21 h, donc, pour préciser.

1430

LE PRÉSIDENT:

1435

Je comprends.

M. CHRISTIAN GUAY:

Et ce n'est pas juste dans les périodes, là, du troisième navire. Donc, la bonification de

1440

l'offre des 110 véhicules va réduire le temps d'attente, donc cette période qu'on voyait jusqu'à 20 h-21 h va se terminer plus tôt parce qu'on va être capable de transporter plus de gens à l'heure.

1445

LE PRÉSIDENT:

Très bien, je vous remercie. Monsieur Gilbert?

1450

M. MARC GILBERT:

Oui, il y a toutes sortes de manières de présenter des chiffres. Moi, ce qui m'intéresse, c'est quand il y a un surplus d'attente, de gens qui ne peuvent pas prendre la bateau, bien c'est là qu'on devrait comparer. Comparer des capacités de transporter des véhicules qui n'existent pas parce qu'il n'y a pas assez de demandes puis de te faire des chiffres avec des offres supplémentaires, mais il n'y a pas de demande, ce n'est pas intéressant. La période qui nous intéresse, c'est quand il y a de l'affluence, que les touristes attendent, que les filées d'attente sont longues chaque bord, là on a d'autres bateaux qui arrivent pour nous aider. Et là, si on compare les deux systèmes, on est à la même... au même niveau : 330 versus 320. Ça fait que...

1455

1460

LE PRÉSIDENT:

Ça, vous pourrez nous en parler... donc, ce que je conviens, c'est que vous vous entendez sur les chiffres, mais vous mettez en doute le bénéfice des traversiers en période de pointe.

1465

M. MARC GILBERT:

Bien moi, je mets en doute la...

1470

LE PRÉSIDENT:

Ça, vous pourrez venir nous en faire part dans votre mémoire.

1475

M. MARC GILBERT:

Je mets doute en la présentation qu'il y a là. Quand on veut mettre des nuages pour que ça ne soit pas compréhensible, on parle de « théorique », « effectif », on parle de toutes sortes de choses qui offre une offre théorique, mais qui n'est pas demandée puis qui n'est pas nécessaire.

1480

LE PRÉSIDENT:

Vous pourrez venir nous en parler dans votre mémoire.

M. MARC GILBERT:

1485

Merci.

LE PRÉSIDENT:

Je vous invite. Avez-vous une deuxième question?

1490

M. MARC GILBERT:

Oui. J'aimerais, celle-là s'adresse plus au ministère des Transports. Juste pour clarifier... bien poser ma question, est-ce que c'est possible que les gens du ministère des Transports précisent un peu ce qu'ils ont dit tantôt avec les nouveaux chiffres qu'ils ont déposés, je ne suis pas sûr que j'ai bien compris, sur le nombre d'accidents. Est-ce que j'ai bien compris que dans les cinq dernières années, il y avait eu une certaine hausse des accidents matériels? Moi, je n'ai pas... dans les sections, là, qui précèdent Baie-Sainte-Catherine, dans ce coin-là, est-ce que j'ai bien compris?

1495

1500

LE PRÉSIDENT:

Il semblerait. Moi, c'est ce que j'avais compris. Alors, si vous voulez confirmer.

M. MARC GILBERT:

1505

Juste pour être sûr.

M. JOCELYN VÉZINA:

Oui, tout à fait, là. Je n'ai malheureusement pas le tableau que je vous ai transmis avec moi, là, mais on a fait deux périodes d'analyse, et c'est des périodes de six ans qui correspondent fort probablement à la même période d'analyse qui a été faite dans l'étude d'impact qui a été déposée, là. Et puis principalement dans la deuxième période de 2010 à 2015, il y a une certaine augmentation d'accidents associés aux dommages matériels seulement.

1510

1515

M. MARC GILBERT:

O.K.

1520

M. JOCELYN VÉZINA:

Donc, c'est ce que j'ai mentionné tantôt. Ça va? Oui? O.K.

1525

LE PRÉSIDENT:

Votre perception était correcte.

1530

M. MARC GILBERT:

Ça correspond plus à ce qu'on pensait, là, qu'est-ce qui se disait hier, où il semblerait qu'il y avait une baisse importante, là, des accidents de tout ordre. J'aimerais juste préciser comme introduction que des baisses, il y en a eu à la grandeur du Québec, pas juste là, là. Il faut juste pondérer ça avec une baisse importante...

1535

LE PRÉSIDENT:

Ça, vous pourrez venir nuancer ça dans votre mémoire.

1540

M. MARC GILBERT:

... dans l'ensemble du Québec...

LE PRÉSIDENT:

O.K.

1545

M. MARC GILBERT:

... pour toutes sortes de raisons. Et, mais je crois aussi qu'il y a probablement eu des baisses dues aux travaux que vous avez faits des deux côtés, O.K., puis qui ont aidé, O.K.

1550

LE PRÉSIDENT:

C'est ce qu'ils nous ont mentionné hier, effectivement.

1555

M. MARC GILBERT:

Oui, ceci étant dit, vous savez maintenant qu'il s'en vient des gros navires, ils devraient déjà être là, mais ils ne sont pas là, vous avez été avertis plusieurs années d'avance, est-ce qu'il existe actuellement une étude qui compare les nouveaux besoins avec ces nouveaux bateaux-là, O.K.? Dans le sens qu'un peloton qui sort avec 70 véhicules puis un qui sort avec 110, c'est 40 de plus. Ça double et triple le problème, là. Parce que ce n'est pas deux bateaux de plus -- ce n'est pas deux autos de plus, là, c'est beaucoup plus. Et les places de dépassement, elles sont rares et ça va en prendre plus. Est-ce qu'il y a quelqu'un à quelque part, je ne peux pas croire que ça ne s'est pas fait, là, qui a estimé ce que ça impliquerait, à quelle place ça va se faire, comment ça va coûter de plus. Merci.

1560

1565

LE PRÉSIDENT:

O.K. Hier, on avait un peu abordé la question au sujet des travaux éventuels, alors du côté... je pense à ça surtout du côté de la traverse de Baie-Sainte-Catherine, donc j'adresserais au ministère des Transports pour le côté de la Baie-Sainte-Catherine. Vous aviez abordé, pour l'instant, ce qu'on nous avait expliqué hier, c'est que pour l'instant, le ministère n'avait pas de travaux envisagés. Ils suivraient la situation, s'il y avait des changements de comportement, pourraient aller voir à quel endroit ils pourraient améliorer la route. C'est ce qu'on avait compris hier. Alors, si vous voulez reprendre l'explication.

1570

1575

M. JOCELYN VÉZINA:

Oui, tout à fait, là. Ça fait partie des suivis qu'on a l'obligation de faire... l'obligation de faire, absolument, et puis je vous dirais que... j'ai perdu mon idée, là, mais... en tout cas, je vais...

1580

M. MARC GILBERT:

Vous me dites que... vous me dites qu'il n'y a pas eu d'étude de faite. Avant... quand vous avez su, il y a... en 2010, qu'il y aurait des gros bateaux qui viendraient annuler les efforts que vous avez faits pour améliorer la sécurité puis qui viendraient compliquer la situation, il n'y a pas eu d'étude de faite pour quantifier les places, où on les ferait? On est dans des montagnes de roc épouvantables, ça coûte cher au kilomètre à améliorer. Les places où on peut agir sont rares. Puis il n'y en a pas, ça fait que c'est beau...

1585

1590

LE PRÉSIDENT:

C'est ce qu'on a compris.

M. MARC GILBERT:

1595

... la côte Arsène-Gagnon, elle est annoncée ça fait cinq ans puis elle n'est pas encore faite.

LE PRÉSIDENT:

1600

C'est ce qu'on a compris, hier, de l'explication. Donc, aujourd'hui, le ministère va voir s'il y a des problèmes qui se créent et va examiner la situation...

M. MARC GILBERT:

1605

Mais ça n'a aucun sens.

LE PRÉSIDENT:

1610

... c'est ça qu'il nous avait dit hier.

M. MARC GILBERT:

Ça n'a aucun sens.

LE PRÉSIDENT:

1615

Donc, c'est la réponse. Donc, ça aussi...

M. MARC GILBERT:

1620

Si c'est ça la réponse, ça n'a aucun sens.

LE PRÉSIDENT:

1625

Ce que je vous dis, c'est ça, c'est que des fois, la réponse peut vous apparaître insatisfaisante. C'est pour ça qu'on dit aux gens : « Préparez ça dans votre mémoire puis venez nous en parler. » Mais en deuxième partie d'audience.

M. MARC GILBERT:

1630

Mais c'est vraiment la réponse, là?

LE PRÉSIDENT:

1635 Oui, bien c'est ça qu'on a comme réponse. Alors, vous pourrez la commenter dans un mémoire.

M. MARC GILBERT:

Sûrement. Merci.

1640 **M. MICHEL PELLETIER:**

Bien, peut-être juste pour nuancer...

LE PRÉSIDENT:

1645 Oui, si vous voulez nuancer.

M. MICHEL PELLETIER:

1650 ... pour les accidents, moi, je parlais de la partie est, du côté de Tadoussac aux Escoumins. Avec les travaux qu'il y a eu, le nombre d'accidents à gravité élevée avait considérablement diminué, c'est ce que j'avais dit hier. Mais côté ouest, ce n'est pas tout à fait pareil, là. C'est deux choses différentes.

1655 **M. MARC GILBERT:**

C'est sûr que la côte que vous avez améliorée, là, de 2 point quelques kilomètres, la sortie de la 172, elle a...

1660 **M. MICHEL PELLETIER:**

Ah oui.

M. MARC GILBERT:

1665 ... doublé l'efficacité du dépassement, mais là, il va en arriver 40 de plus en arrière, là. Est-ce que ça va être suffisant? Est-ce que vous l'avez évalué.

1670

M. MICHEL PELLETIER:

Ça, il n'y a pas eu de mise à jour de faite à ce niveau-là.

1675

LE PRÉSIDENT:

S'il vous plaît, ça fait que ça, vous pourrez nous en parler dans votre mémoire.

1680

M. JOCELYN VÉZINA:

Mais voyez-vous, on a un constat de la situation actuelle et de la progression depuis plusieurs années, mais en effet, est-ce que la situation va faire en sorte que ça va être aggravé, la sécurité va être aggravée dû à la quantité de véhicules de plus dans les files? Oui, ça serait des études qui seraient pertinentes à faire pour voir potentiellement qu'est-ce qui... la dangerosité, là, de cette... la mesure des traversiers, là.

1685

LE PRÉSIDENT:

Ça fait que vous pourrez nous en parler dans votre mémoire.

1690

M. MICHEL PELLETIER:

Puis concernant...

1695

LE PRÉSIDENT:

Parce que je ne voudrais partir... c'est parce que le but de l'audience, hein, c'est pour ça qu'on structure les audiences en deux parties. C'est la méthode du BAPE. Beaucoup d'organisations, ça marche différemment, mais ici, ça marche comme ça. C'est pour éviter des débats entre... questions-réponses.

1700

M. MARC GILBERT:

Je ne veux pas faire un débat, mais je veux vous expliquer à vous, Monsieur le Président, qu'un objectif de...

1705

LE PRÉSIDENT:

Ça, vous pourrez m'expliquer ça dans votre mémoire.

1710

M. MARC GILBERT:

Non non, mais il va arriver d'autres questions tantôt, puis tout ça, ça vise à arriver avec une question finale. O.K.

1715

LE PRÉSIDENT:

C'est ça, sauf que là, en faisant du débat, ça empêche...

1720

M. MARC GILBERT:

C'est beau, j'arrête.

LE PRÉSIDENT:

1725

... ça retarde, à ce moment-là, de poser d'autres questions, s'il y a du débat à chaque réponse. Ce n'est pas le but, c'est pour ça qu'on a séparé les audiences en deux parties pour éviter du débat sur les réponses. Je vous remercie.

Je vais inviter maintenant monsieur Pierre Breton. Bon. Bonjour, monsieur.

1730

M. PIERRE BRETON

1735

M. PIERRE BRETON:

1740

Bonjour, Monsieur le Président. Alors, ma question porte sur un document qu'on a laissé à l'arrière, là, document 12, qui est un document... un comparatif des trois projets, les traversiers actuels, les traversiers nouveaux et un pont, document qui a été présenté à la vice-première ministre Nathalie Normandeau le 3 mars 2010 à Baie-Comeau. Dans ce document, dont vous pourrez prendre connaissance, on présentait déjà les arguments avec... plusieurs des arguments qu'on a entendu aujourd'hui sur la pertinence ou la justification d'amener deux grands traversiers. Et on a expliqué à madame Normandeau et à tous les gens qui l'accompagnaient que de choisir l'option 2, qui était les deux traversiers neufs, allait amener des dépenses gouvernementales de 500 millions de dollars inutilement. Ça, c'est ce qu'on a expliqué à madame Normandeau.

1745

Aujourd'hui, on sait que les bateaux, c'est 200 millions, peut-être 250 avec ce qu'on a lu

1750

hier dans les articles. On sait qu'il y a des travaux à faire dans la côte de Tadoussac, qui pourrait y avoir des travaux de rallonge aux quais, qui pourrait... qu'il y a le duc-d'Albe, et cetera. Alors ça, on en a parlé aussi. On s'en va vers ça, là, 500 millions de dollars. Est-ce que ce document-là et le procès-verbal de cette rencontre-là a été transmis à la Société des traversiers du Québec et au ministère des Transports du Québec? C'était ma question.

1755

LE PRÉSIDENT:

Donc, répétez le moment...? Non, c'est un document qui avait été présenté à madame Normandeau en quelle année?

1760

M. PIERRE BRETON:

Le 3 mars 2010.

LE PRÉSIDENT:

1765

Le 3 mars 2010.

M. PIERRE BRETON:

À l'Hôtel le Manoir de Baie-Comeau.

1770

LE PRÉSIDENT:

Donc, on va demander aux gens du ministère des Transports et aux gens de la Société des traversiers s'ils sont au fait de ce document. Donc, on va commencer du côté du ministère des Transports.

1775

M. MICHEL PELLETIER:

À ma connaissance, madame Normandeau était ministre des Ressources naturelles, là.

1780

LE PRÉSIDENT:

Mais est-ce que c'était à titre de vice-première ministre, à ce moment-là?

1785

M. PIERRE BRETON:

C'était à titre de vice-première ministre qu'elle était là.

1790

M. MICHEL PELLETIER:

O.K. Nous... moi, je n'ai pas entendu parler de ça.

M. JOCELYN VÉZINA:

1795

On n'a pas de réponse pour l'instant, on va faire des recherches puis on vous reviendra.

LE PRÉSIDENT:

1800

Pour vérifier si c'est venu aux oreilles de la Direction régionale. Du côté de la Société des traversiers, à votre connaissance, ce document?

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

1805

Pas à ma connaissance, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT:

1810

Si vous pouvez faire des petites vérifications puis nous confirmer ça, disons, normalement par écrit, à savoir est-ce que ce document-là, à votre connaissance, a circulé dans le ministère des Transports, est-ce qu'il a circulé à la Société des traversiers. Donc, on déposera la réponse.

M. PIERRE BRETON:

Merci.

1815

LE PRÉSIDENT:

Alors, nous ferons un suivi avec vous. Oui, madame Beaudoin?

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

1820

Est-ce qu'il va être possible d'avoir le titre exact du document? Comme ça on va pouvoir valider, là. C'est sûr que ça ne sera probablement pas un verbatim, mais j'imagine qu'il devait

avoir des documents déposés, donc si on a le titre du document déposé, on va pouvoir...

1825

LE PRÉSIDENT:

Vous avez mentionné que vous l'aviez déposé à l'arrière, si j'ai bien compris?

1830

M. PIERRE BRETON:

Il est à l'arrière, oui.

1835

LE PRÉSIDENT:

Il est à l'arrière?

M. PIERRE BRETON:

1840

Analyse comparative de trois projets... enfin, le titre est indiqué, là, au document 12 que j'ai laissé à madame...

LE PRÉSIDENT:

1845

Ça, c'est le document, c'est la Société pour le pont?

M. PIERRE BRETON:

Du pont, présenté à madame Normandeu.

1850

LE PRÉSIDENT:

Il est déposé. Très bien. Ça fait que de toute façon, on va le regarder puis on... normalement, on le met en ligne, donc il va être accessible dans les prochains jours.

1855

Oui, votre deuxième question, monsieur Breton.

M. PIERRE BRETON:

1860

Merci. Deuxième question, c'est une précision dont j'ai besoin, là. Je veux juste être sûr d'avoir bien compris. Est-ce que j'ai bien compris que le temps d'attente pour prendre le traversier, finalement, sera à peu près semblable au temps d'attente présentement, là, avec les

1865

20 minutes, mais que les pelotons à la sortie des traversiers vont induire des pertes de temps additionnelles pour les usagers de la route et possiblement une augmentation des atteintes à la sécurité routière? Je veux juste m'assurer que j'ai bien compris parce qu'il y a eu des discussions, il y a eu de la confusion un petit peu dans les présentations puis je voulais faire préciser ça.

1870

LE PRÉSIDENT:

1875

Bien, tout à l'heure, comme les gens du ministère des Transports l'ont mentionné, ils ont dit : « Bon, pour l'instant, on n'a pas fait d'étude. On va suivre ça. S'il y a des dynamiques... une nouvelle dynamique qui survient, ça va être examiné pour voir qu'est-ce qui peut se faire. » C'est ce que je retiens de l'explication du ministère des Transports. Mais on sait du côté de la Société des traversiers, bien eux, leur mandat s'arrête à faire sortir les véhicules du navire, hein. C'est ce qu'on a vu hier puis ce qu'on vient aussi de discuter. C'est ce que je comprends aussi.

1880

M. PIERRE BRETON:

1885

Je viens de comprendre, oui. J'ai bien compris ça. Je pose la question parce que ce sont les gens du milieu qui vivent ça puis qui vous disent « Les dangers vont augmenter, c'est clair, c'est évident, les espaces de stationnement... de dépassement, pardon, sont tellement restreints et ils vont être saturés par les 50 premiers véhicules qui vont sortir du bateau, que les autres véhicules vont être pris sur -- 70, hein, ou enfin, et on aimerait avoir une étude sérieuse là-dessus -- vont être pris sur des dizaines de kilomètres », et ça, c'est les gens du milieu qui vous le disent, mais de n'est pas évident que les analyses...

1890

LE PRÉSIDENT:

Vous pourrez nous en parler plus en détail dans un mémoire.

M. PIERRE BRETON:

Merci beaucoup.

1895

LE PRÉSIDENT:

C'est moi qui vous remercie. Je vais maintenant inviter madame Marjorie Deschênes. Bonjour, madame.

1900

Mme MARJORIE DESCHÊNES

Mme MARJORIE DESCHÊNES:

1905

Bonjour, Monsieur le Président. Moi, j'aimerais savoir pourquoi une enquête du BAPE pour la construction d'un duc-d'Albe puis qu'il n'y a pas eu d'enquête du BAPE concernant le réaménagement du quai? Qu'est-ce qui explique pour un duc-d'Albe qui coût un million de dollars versus le réaménagement du quai qui en coûte 40 millions? J'aimerais connaître la différence.

1910

LE PRÉSIDENT:

Très bien. Nous allons acheminer la question au ministère du Développement durable qui va expliquer pourquoi.

1915

M. CHARLES-OLIVIER LAPORTE:

1920

Il y a eu effectivement une demande de la STQ pour vérifier si le projet de réaménagement était assujetti à la procédure d'évaluation environnementale et la conclusion était, effectivement, que non, ce projet-là n'était pas assujetti parce que ce n'était pas considéré comme un agrandissement de quai. Donc, il n'y avait pas d'empiètement supplémentaire dans le fond marin puis cet avis-là spécifiait que justement le duc-d'Albe était assujetti parce qu'il y avait un empiètement supplémentaire. C'était vraiment un agrandissement du quai comparativement au projet de réaménagement qui ne l'était pas.

1925

LE PRÉSIDENT:

C'est quel article? Parce que le règlement, c'est un règlement qui donne une liste des projets qui sont soumis à la procédure. Donc, il y a un article qui parle de quai, hein, c'est tout quai et agrandissement de quai, à l'exception des quais de pêcheur, ça serait quel article?

1930

M. CHARLES-OLIVIER LAPORTE:

Oui. Le d). Le paragraphe d).

1935

LE PRÉSIDENT:

Le paragraphe 2.

1940

M. CHARLES-OLIVIER LAPORTE:

d), d), pardon.

LE PRÉSIDENT:

Très bien. Pourriez-vous le lire au complet? L'avez-vous à portée de la main, on...

1945

M. CHARLES-OLIVIER LAPORTE:

Je ne l'ai pas...

LE PRÉSIDENT:

1950

... pour le bénéfice de madame, de le lire textuellement.

M. CHARLES-OLIVIER LAPORTE:

Ça va peut-être me prendre une minute ou deux, le retrouver.

1955

LE PRÉSIDENT:

Parce qu'habituellement je traîne la réglementation avec moi, mais là je ne l'ai pas apportée, sinon j'en aurais fait la lecture. Donc, les travaux, donc, de réaménagement ou de modernisation de quai ne sont pas soumis. C'est ça. Avez-vous trouvé? Juste pour voir...

1960

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Je l'ai sous la main, si ça peut vous aider.

1965

M. CHARLES-OLIVIER LAPORTE:

Ah, bon bien, si vous pouvez... effectivement.

1970

LE PRÉSIDENT:

Faites la lecture.

1975

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Donc, est-ce que vous l'avez trouvé, monsieur Laporte, ou voulez-vous que j'en fasse la lecture?

1980

M. CHARLES-OLIVIER LAPORTE:

Bien, je l'ai, là.

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Ah! vous l'avez. O.K., parfait.

1985

LE PRÉSIDENT:

O.K. Bon, bien allez-y.

1990

M. CHARLES-OLIVIER LAPORTE:

Donc, c'est :

« La construction ou l'agrandissement d'un port ou d'un quai ou la modification de l'usage que l'on fait d'un port ou d'un quai, sauf dans le cas où... sauf dans le cas d'un port ou d'un quai destiné à accueillir moins de 100 bateaux de plaisance ou de pêche. »

1995

LE PRÉSIDENT:

Donc, ça répond à votre première question.

2000

Mme MARJORIE DESCHÊNES:

Oui, merci.

2005

LE PRÉSIDENT:

Alors, votre deuxième question.

2010

Mme MARJORIE DESCHÊNES:

Ma question s'adresse à la municipalité de Tadoussac. Tout à l'heure, on parlait de nombres de décibels qui permettraient d'établir des limites pour restreindre les travaux pour la quiétude des habitants. Moi, j'aimerais savoir le nombre de décibels que les camions font en circulant, en utilisant les freins moteurs pour aller prendre les bateaux la nuit, le jour, en sortant, en montant la côte. C'est quand même assez bruyant. Est-ce que le nombre de décibels a été évalué? Est-ce que, t'sais, est-ce que c'est dérangeant ça aussi pour la population?

2015

LE PRÉSIDENT:

2020

On pourrait aller des deux côtés. On pourrait aller du côté de la municipalité. Est-ce qu'il y a des suivis qui ont été faits sur le bruit, surtout quand les moteurs-roues sont actionnés, par exemple?

2025

Mme MARJORIE DESCHÊNES:

Les camions, oui.

LE PRÉSIDENT:

2030

Et du côté du ministère des Transports, est-ce que le ministère a déjà évalué cette dynamique-là à Tadoussac? Donc, du côté de la municipalité.

Mme MARIE-CLAUDE GUÉRIN:

2035

Est-ce que je peux prendre la question, là, de façon à pouvoir vous transmettre l'information?

LE PRÉSIDENT:

2040

Pour vérifier?

Mme MARIE-CLAUDE GUÉRIN:

2045

Du côté de la ville, ce que je peux vous dire, je dis : oui, il y a quelques années, là, en collaboration avec le ministère, et si je ne me trompe pas, la Sûreté du Québec, il y a eu une certaine analyse, mais je n'ai pas ce document-là avec moi ou les informations, mais je pourrais le transmettre.

2050

LE PRÉSIDENT:

Vous allez faire une recherche pour cette information-là.

2055

Mme MARIE-CLAUDE GUÉRIN:

Peut-être que le ministère peut avoir cette information.

LE PRÉSIDENT:

2060

O.K. Monsieur Locat.

LE COMMISSAIRE:

2065

Ayant été impliqué dans un projet, là, de... minier, où il y avait du dynamitage, je pense que le ministère de l'Environnement du Québec a de l'information sur la notion de bruit admissible à proximité des maisons. Et vérifiez si... je pense que si je suis correct, le 55 décibels, c'est la mesure qui doit être faite à la fenêtre de la maison la plus proche, si je me rappelle -- en tout cas, ça pourrait être précisé par le ministère -- et non pas nécessairement le bruit généré à l'origine.

2070

M. CHARLES-OLIVIER LAPORTE:

2075

Effectivement, là, le ministère de l'Environnement fonctionne avec des lignes directrices pour les niveaux sonores qui proviennent d'un chantier de construction industriel. Et là-dessus, c'est... en fait, c'est une évaluation qui est faite sur 12 heures, donc déjà un bruit d'impact, là, qui est fait pendant une heure, c'est... même s'il dépasse le 55 dB, nous autres, l'évaluation est faite sur une période 12 heures. Et effectivement, c'est un 55 dB « qui s'applique en tous points de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent ».

2080

LE PRÉSIDENT:

Et ça, concernant le bruit, c'est un peu complexe. C'est que le ministère a mentionné qu'il y a une note d'instructions concernant les chantiers. Après ça, le ministère a aussi des notes d'instructions concernant les bruits plus continus, notamment liés, à ce moment-là, à des opérations permanentes. Mais du côté... pour revenir pour votre question sur le camionnage...

2085

Mme MARJORIE DESCHÊNES:

Oui.

2090

LE PRÉSIDENT:

... donc du côté du ministère des Transports, est-ce que dans le secteur de Tadoussac, autrement dit, est-ce qu'il y a déjà eu des relevés qui ont été faits par le ministère des Transports pour voir s'il y avait du bruit? Mais en même temps, avant d'y répondre, du côté de Tadoussac, est-ce que vous avez des plaintes de citoyens riverains qui se plaignent du bruit des camions? En même temps, si vous pouvez nous faire un topo là-dessus aussi.

2095

2100

Mme MARIE-CLAUDE GUÉRIN:

Je peux vous confirmer qu'on a des plaintes régulièrement en ce qui concerne le bruit des véhicules lourds.

2105

LE PRÉSIDENT:

Très bien, je vous remercie. Donc, du côté du ministère des Transports.

M. MICHEL PELLETIER:

Il y a eu des études de faites, mais c'était par Québec, le central à Québec. Je sais qu'ils ont fait certains... ils font certaines expériences. Il n'y a pas juste ces endroits-là au Québec, il y a plusieurs sites au Québec qui ont des problématiques de bruit de camion. Mais je ne peux pas vous préciser plus c'est quoi les résultats ou...

2110

2115

LE PRÉSIDENT:

Si ça a été fait à Tadoussac?

2120

M. MICHEL PELLETIER:

C'est parce qu'il y a des projets en cours avec la Sûreté du Québec puis -- voyons -- la Commission... transport routier.

2125

LE PRÉSIDENT:

O.K. Donc, ça veut dire que c'est multi, à ce moment-là...

2130

M. MICHEL PELLETIER:

Oui.

LE PRÉSIDENT:

2135

... ça vise certains objectifs, mais des études de bruit pour voir si à Tadoussac, il y avait la problématique de bruit...

2140

M. MICHEL PELLETIER:

Oui.

LE PRÉSIDENT:

2145

... étant donné que la municipalité nous confirme qu'il y a des plaintes de bruit régulièrement. De votre côté, c'est pour savoir : avez-vous des relevés, pris des relevés dans Tadoussac sur le bruit par le camionnage qui est en transit?

2150

M. MICHEL PELLETIER:

J'ai entendu parler qu'il y avait eu des relevés v'là plusieurs années...

LE PRÉSIDENT:

O.K.

2155

M. MICHEL PELLETIER:

... mais qu'est-ce qu'ils m'ont dit dernièrement, c'est qu'il était supposé d'avoir une loi sur

2160

les véhicules lourds, mais ils ont dû annuler ça parce que ça n'aurait pas passé devant les tribunaux à cause qu'ils ne peuvent pas différencier. Parce qu'il y en a qui se plaignent que c'est des systèmes de... comme les silencieux qui seraient modifiés, puis apparemment que ce ne serait pas les silencieux, ce serait juste le bruit des moteurs en tant que tel qui fait autant de bruit.

2165

LE PRÉSIDENT:

O.K.

M. MICHEL PELLETIER:

2170

Donc, ça serait difficile, devant un tribunal, à prouver, ça fait qu'ils ont... ils n'ont pas pu passer de loi...

LE PRÉSIDENT:

2175

Mais disons que la demande portait spécifiquement sur: avez-vous des données de bruit routier aux approches du quai de Tadoussac?

M. MICHEL PELLETIER:

2180

Il y en a eu dans le passé, mais... je sais qu'on a eu des plaintes aussi à l'occasion, mais...

LE PRÉSIDENT:

2185

Mais si vous pouvez voir si vous en avez effectivement, relativement récentes, si c'est possible de les déposer pour voir c'est quoi la dynamique de bruit, à ce moment-là.

M. MICHEL PELLETIER:

S'il y a des données, O.K.

2190

LE PRÉSIDENT:

On fera un suivi avec vous dans les prochains jours.

M. MICHEL PELLETIER:

2195

O.K. Parfait.

Mme MARIE-CLAUDE GUÉRIN:

2200

Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT:

2205

Oui, du côté de la municipalité?

Mme MARIE-CLAUDE GUÉRIN:

2210

Oui, je vais valider aussi, là, parce qu'il y a sûrement des documents, là. Je sais qu'il y a, je vous dirais peut-être deux ans, là, il y a eu une sensibilisation qui a été faite par les gens du milieu, la Société de l'automobile, ainsi que la municipalité, puis je me demande si la Sûreté n'était pas là, de façon à ce qu'on sensibilisait, là, les transporteurs, mais il me semble qu'on doit avoir un document que je pourrai déposer, là, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT:

2215

Très bien. Alors, vous nous communiquerez l'information. Alors, ça vous va, madame Deschênes?

Mme MARJORIE DESCHÊNES:

2220

Oui.

LE PRÉSIDENT:

2225

Je crois que nous allons faire une pause. Il est 14 h 55, on va faire une pause de 15 minutes, donc nous allons reprendre à 15 h 10 avec monsieur Jeannot Simard. Donc, bonne pause.

2230

SUSPENSION DE LA SÉANCE À 14 h 58
REPRISE DE LA SÉANCE À 15 h 18

LE PRÉSIDENT:

2235

Alors, nous allons reprendre la période de questions. Simplement une petite mention, il y a certains documents qui ont été déposés à la commission, là, à la table de l'accueil. C'est sûr qu'il va falloir qu'on examine les documents. Tout à l'heure, hier, j'avais mentionné la question des droits d'auteur. Donc, la commission est soumise, comme tout le gouvernement, pour la diffusion, la reproduction de document, aux règles de droits d'auteur. Quand les gens nous déposent des documents qui appartiennent à des tiers, pour pouvoir les déposer, il faut que la personne qui nous remet le document ait une autorisation de la part du propriétaire du document, qui donne la permission explicite à celui qui nous remet le document, qu'il peut le remettre à la commission et la commission peut le diffuser. Donc, à défaut d'avoir ça, on ne peut pas diffuser les... faire des copies du document, ni les diffuser, disons, les scanner puis les mettre sur Internet. Par contre, c'est certain que dans ces documents-là, qui ont le caractère, par exemple, d'un article scientifique, ultimement la commission, si elle l'utilise dans ses travaux, à ce moment-là, elle le met en bibliographie. Donc, on ne l'aura pas mis dans les centres de consultation ni en ligne, mais on a, le cas échéant, à y faire référence à l'intérieur du rapport. Donc, c'est pour ça qu'il y a des documents que je ne peux pas annoncer nécessairement le dépôt officiel parce qu'il va falloir qu'on les regarde au retour à Québec. Alors, les documents qu'on pourra déposer, bien on va le signaler, à ce moment-là, sur le site web de la commission.

2240

2245

2250

2255

Alors, ceci étant dit, donc je vais inviter maintenant monsieur Jeannot Simard à s'avancer à la table des intervenants. Bonjour, monsieur.

M. JEANNOT SIMARD

2260

M. JEANNOT SIMARD:

Bonjour, monsieur. Concernant le duc-d'Albe, si j'ai bien compris, il sera situé à environ 20 mètres à l'intérieur de la baie, vers l'est. Étant donné l'espace restreint, on confirme qu'on n'aura pas besoin de dragage. Pour cette confirmation, on a sûrement une étude ou une analyse qui nous le confirme?

2265

LE PRÉSIDENT:

Donc, madame Beaudoin.

2270

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

2275

Je vais conférer à monsieur Rochette, qui a des éléments, là, concernant le dragage, mais en premier lieu, je vous dirais qu'effectivement, il n'y aura pas de dragage dans ce secteur-là, mais on en a déjà eu. Donc, je vais laisser parler monsieur Rochette pour vous préciser quand, et cetera.

2280

LE PRÉSIDENT:

Très bien.

M. YAN ROCHETTE:

2285

Le dragage a déjà été effectué plus dans la baie, Monsieur le Président, dans le cadre de tout le projet, là, qu'on a parlé hier, autant le réaménagement de la phase puis du duc-d'Albe. En ce qui a trait à savoir est-ce qu'on va avoir besoin de dragage plus tard, nous, ce dragage-là a été fait, de mémoire, il y a approximativement... c'est-tu en été 2014 qu'on l'a fait ou été 2015? Il faudrait que je valide, mais on a repassé, nous, faire un relevé, après, avec une firme, puis il n'y avait rien qui avait bougé dans le temps. Puis on pense qu'à long terme, avec le bateau, le bateau va... avec ses propulseurs, s'occuper de faire sa place lui-même, là, je veux dire. Ça fait qu'on ne pense pas avoir besoin de dragage de façon récurrente dans ce coin-là.

2290

LE PRÉSIDENT:

2295

En passant sur le dragage, là, parce que ça vient aussi un peu sur la gestion des sédiments, donc dans les tuyaux évidés, donc il y a eu un dragage en 2014; les sédiments ont été gérés de quelle façon? Ils ont été gérés en milieu marin, dans un site autorisé, ou ils ont été sortis pour être disposés en milieu terrestre?

2300

M. YAN ROCHETTE:

De mémoire, ils ont été... je pourrais valider, vous revenir, là, mais de mémoire, ils ont été sur un site autorisé, par barge.

2305

LE PRÉSIDENT:

Parce qu'actuellement, là, les quantités que vous allez... vous sortiriez des tuyaux évidés, ce serait quel volume, déjà? C'était quelques mètres cubes, de mémoire.

2310

M. YAN ROCHETTE:

Ce n'était pas des grosses quantités, effectivement.

2315

LE PRÉSIDENT:

Puis là, actuellement, vous prévoyez les gérer de quelle façon?

2320

M. YAN ROCHETTE:

On les sortirait, on laissait... ce qui était prévu, c'est qu'on laissait assécher, on faisait une étude à savoir si les matériaux étaient contaminés, puis on les déposait dans un site autorisé par le Ministère.

2325

LE PRÉSIDENT:

C'est sûr que ce n'est pas des énormes quantités, donc il y a toujours les chlorures. S'ils sont vraiment asséchés, ça veut dire qu'il va y avoir... ils vont être salés, comme on dit en bon français.

2330

M. YAN ROCHETTE:

Oui, effectivement.

2335

LE PRÉSIDENT:

C'est sûr que pour les... si c'est rejeté dans un site d'enfouissement comme matériaux de recouvrement, bien il y a toujours la question des chlorures, mais en même temps, ce que j'en comprends, c'est la question aussi de la quantité qui intervient. À date, vous dites un site autorisé, avez-vous fait la recherche de sites?

2340

M. YAN ROCHETTE:

Vous voulez dire pour les matériaux qu'on va sortir des pieux, là?

2345

LE PRÉSIDENT:

Oui, c'est ça.

2350

M. YAN ROCHETTE:

Oui, il y avait des sites autorisés. Je ne me rappelle plus par coeur. Il me semble qu'on avait identifié Les Escoumins, Clermont. Je pourrais valider, vous revenir précisément.

2355

LE PRÉSIDENT:

Ça, je l'ai vu passer, mais c'est ça, du côté du ministère du Développement durable, la question des chlorures, est-ce que ça peut devenir une problématique, à ce moment-là, pour se servir de ces matériaux-là comme matériaux de recouvrement dans un site d'enfouissement?

2360

M. CHARLES-OLIVIER LAPORTE:

Bien, je ne suis pas certain spécifiquement pour les chlorures, là, malheureusement, mais je tiens quand même à dire qu'il y avait l'option de valoriser ces sédiments-là. Nous, on met quand même l'emphase, là, sur une valorisation des sédiments. Puis pour les enlever, les chlorures, effectivement il y avait la possibilité de laver les sédiments à l'eau douce pour éliminer la concentration en chlorures.

2365

LE PRÉSIDENT:

2370

C'est ça, sauf que ça peut venir... ça dépend toujours de l'endroit qu'on... qui est disponible pour le faire. Ça peut revenir à un coût très, très élevé. J'ai vu des gestions de sédiments dans le coin de Sept-Îles parce qu'ils les géraient sur le bord de la plage, qui est déjà sablonneuse, puis simplement les mettre à cet endroit-là, qui est une zone... un site déjà industriel, le lessivage fait par les pluies fait qu'en quelques semaines, ces sédiments-là perdent leurs chlorures puis c'est mis à 30, 40 mètres, autrement dit, du bord de la mer, donc ça ne pose pas de problématique particulière. Puis après ça, bien ça fait un tas qu'ils peuvent gérer, faire du nivellement sur... comme pour IOC, ce site-là. J'ai vu ça il y a deux ans. Mais dans une optique où est-ce que là, on est dans une municipalité, alors ça prend... à ce moment-là, il faut installer... il faut se trouver un terrain, il faut installer, donc le lessivage, donc c'est-à-dire qu'il faut laisser couler... il faut avoir un affluent pour... normalement, qui s'en va vers la mer, disons, si les sédiments ne sont pas contaminés, bien entendu. Donc, est-ce que c'est fréquent que ce lessivage, à votre connaissance, qu'on utilise du lessivage dans le secteur?

2375

2380

2385

M. CHARLES-OLIVIER LAPORTE:

Dans le secteur, je ne sais pas, mais effectivement, c'est quelque chose de fréquent de lessiver les sédiments avant leur utilisation, là.

2390

LE PRÉSIDENT:

Très bien. Pour l'instant, ce n'est pas décidé, vous allez regarder ça avec le promoteur pour ce qui est de la valorisation comme matériaux, par exemple, de remplissage éventuellement.

2395

Oui, monsieur Locat.

LE COMMISSAIRE:

2400

Oui, juste pour clarifier : dans l'étude d'impact, à la page 54, vous -- pardon, à la page 15, excusez-moi -- vous indiquez que les sédiments pourraient être répandus dans la baie. Par contre, il y a eu aussi une note d'Environnement... de Pêches et Océans, là, qui vous demandait, pour eux, de gérer ça du côté terrestre. Alors, quelle est votre décision, finalement?

2405

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Nous, Monsieur le Commissaire, ça va être géré hors site, compte tenu des recommandations puis des demandes de Pêches et Océans. On s'est engagé à les respecter.

2410

LE COMMISSAIRE:

O.K., merci.

LE PRÉSIDENT:

2415

Très bien, merci. Donc, du côté du dragage, bon, monsieur Simard, donc on n'envisage pas de dragage à ce stade-ci. On pense que les hélices vont enlever donc la fraction fine. Pour l'instant, c'est ce qu'on a comme réponse.

2420

M. JEANNOT SIMARD:

Bien, on ne peut pas le confirmer.

LE PRÉSIDENT:

2425

Bien, on sait qu'il y a déjà eu du dragage en 2014, indépendamment du projet du duc-d'Albe, donc ça veut dire qu'il pourrait ravoir de nouveau du dragage éventuellement, mais ce n'est pas dans les plans, c'est ce qu'on comprend de l'explication.

2430

M. JEANNOT SIMARD:

Ma deuxième question : la décision de ne pas allonger les quais, même si les nouveaux bateaux ont 10 mètres de plus, est sûrement basée sur une étude ou une analyse d'expert, qui nous permettrait de croire que les bateaux vont être... vont s'accoster d'une manière sécuritaire. Est-ce qu'on pourrait connaître cette analyse?

2435

LE PRÉSIDENT:

Très bien. Madame Beaudoin.

2440

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Je ne suis pas certaine de comprendre la question. Nous, les navires vont être prolongés de 20... dans le fond, les nouveaux navires ont 20 mètres de plus, puis si on se fie sur le plan, là, dans le fond, le 20 mètres, on l'allonge, là, avec le duc-d'Albe. Là, je ne suis pas certaine de comprendre quelle étude on voudrait avoir, Monsieur le Président.

2445

LE PRÉSIDENT:

O.K. Ce que j'en comprends...

2450

M. JEANNOT SIMARD:

Non, c'est le quai d'abordage pour les transports.

2455

LE PRÉSIDENT:

Le quai...

2460

M. JEANNOT SIMARD:

... pour le transport des... oui.

LE PRÉSIDENT:

C'est ça, c'est : pourquoi un duc-d'Albe plutôt qu'un allongement du quai lui-même, c'est ça?

2465

2470

LE COMMISSAIRE:

C'est pour le quai d'arrivage, là, quand un bateau arrive...

2475

M. JEANNOT SIMARD:

Oui.

LE COMMISSAIRE:

... donc il vient s'appuyer.

2480

LE PRÉSIDENT:

O.K. Le quai d'accostage.

2485

M. JEANNOT SIMARD:

D'accostage.

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

2490

O.K. Donc, ce que je comprends, Monsieur le Président, c'est qu'on désire savoir « Oui, pour l'amarrage, on allonge le quai, mais pourquoi pour l'opération, on n'a pas besoin de... dans le fond, de prolonger le quai du côté de Tadoussac et/ou de Baie-Sainte-Catherine », hein?

2495

LE PRÉSIDENT:

O.K. C'est ça. Bon. C'est bien ça votre question? Donc, madame Beaudoin.

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

2500

Je vais conférer la réponse à monsieur Rochette. Compte tenu, là, qu'il a travaillé sur le projet en entier, là, il a probablement une meilleure idée que moi.

M. YAN ROCHETTE:

2505

Je vais devoir le revalider pour être sûr et certain. Je présume que la validation a été faite parce que les travaux ont été faits en conséquence durant la phase 1 pour réajuster des

2510

éléments d'amarrage en vue des nouveaux bateaux. Puis les éléments d'amarrage sont sur le long de la face d'accostage, ça fait que d'après moi, les quais étaient corrects. Mais je vais revalider puis me replonger dedans pour être sûr et certain, là, puis... j'amènerai un élément de réponse au BAPE.

LE PRÉSIDENT:

2515

Donc, c'est ça, donc les modifications qui ont dû être faites n'ont pas nécessité de modifier le quai pour l'accostage des navires en exploitation, c'est ce qu'on a comme réponse.

M. JEANNOT SIMARD:

O.K., merci.

2520

LE PRÉSIDENT:

C'est moi qui vous remercie. Maintenant, je vais inviter monsieur Pierre Brisset.

2525

M. PIERRE BRISSET

M. PIERRE BRISSET:

2530

Bon après-midi.

LE PRÉSIDENT:

Bonjour, monsieur Brisset.

2535

M. PIERRE BRISSET:

2540

Bonjour, Monsieur le Président. Alors, je voulais juste avoir une précision sur le commentaire que vous avez dit sur les droits d'auteur avant de poser mes questions. J'ai redéposé le document que j'ai déposé hier sur l'analyse faite par les experts externes et puis j'avais parlé d'une lettre du maire de Sept-Îles, que j'ai inclus dans le document que j'ai déposé, et je veux juste être certain : est-ce que pour... j'ai déposé la lettre qui était en réponse de plusieurs choses qu'on avait prévues, mais puisque l'auteur de la lettre, ça ne provient pas de moi, est-ce qu'il faut que j'obtienne une autorisation du maire de Tadoussac -- de Sept-Îles,

2545 excusez-moi.

LE PRÉSIDENT:

2550 Ça, c'était la...? C'est ça, je n'ai vu encore la lettre, mais disons que la lettre était signée...

M. PIERRE BRISSET:

Elle n'était pas... elle n'était pas dans le document que j'ai déposé hier.

2555 **LE PRÉSIDENT:**

O.K.

M. PIERRE BRISSET:

2560 Je viens de le déposer. C'est juste savoir : est-ce que je dois obtenir une autorisation d'une tierce partie qui nous envoie... qui a envoyé une lettre avec nos documents?

LE PRÉSIDENT:

2565 C'est toujours... c'est difficile de répondre oui ou non, exactement, actuellement. C'est ça, bien on a toujours la question de la préoccupation des droits d'auteur pour ne pas nous-mêmes que nous soyons poursuivis pour avoir mis...

M. PIERRE BRISSET:

Oui.

2570 **LE PRÉSIDENT:**

... illégalement des documents en ligne, les documents...

2575 **M. PIERRE BRISSET:**

Parce que c'était une lettre basée sur des documents que nous avons préparés, que vous avez... que...

2580

LE PRÉSIDENT:

Donc, c'est un tiers qui transmettait vos documents?

M. PIERRE BRISSET:

2585

Oui, oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT:

2590

En tout cas, on va le regarder. À prime abord, je pourrais penser qu'on pourrait le déposer, là, mais je me garde toujours une petite réserve de regarder la lettre, mais si c'était afférent à des documents que vous avez déposés puis que quelqu'un les transmettait en votre nom...

M. PIERRE BRISSET:

Oui.

LE PRÉSIDENT:

2595

... bien, ça change un peu la dynamique. Parce que quand je parle des droits d'auteur, je fais surtout allusion, par exemple, à des articles scientifiques...

M. PIERRE BRISSET:

2600

Oui.

LE PRÉSIDENT:

2605

... à des études faites par un tiers, qui est la propriété de quelqu'un, ce sont des articles de journaux. Maintenant, par exemple, pour les articles de journaux, ça ne veut pas dire que... ce n'est pas parce qu'il y a des droits d'auteur de la part des médias que... par exemple, dans un mémoire, quelqu'un peut prendre... citer un paragraphe d'un article de journal puis le mettre dans son mémoire. Donc, les citations sont possibles, hein. Donc, ça me permet de passer cette nuance-là. C'est, disons, c'est des articles dans leur intégralité, qu'on ne peut pas déposer, diffuser parce qu'il faut avoir l'autorisation du média, que ce soit *Le Soleil*, par exemple, ou même Radio-Canada, des choses comme ça. Donc, il y a toute une gradation, hein, de types de document. On les regarde. Donc, je penserais bien... je vais le regarder, mais je penserais bien qu'une lettre de transmission, ça ne rentrerait pas, là, dans cette restriction-là.

2610

M. PIERRE BRISSET:

2615

Alors, je vous remercie de cette précision puisque je ne connais pas toutes les règles vraiment là-dessus.

LE PRÉSIDENT:

2620

Ah, puis je ne suis pas un spécialiste non plus.

M. PIERRE BRISSET:

2625

Alors, voilà. Là, ma question relève des coûts d'exploitation des traversiers. J'ai lu tous les rapports qui ont été émis depuis 2011 jusqu'à 2015. Il y avait quatre rapports et puis il y a deux cotes indiquées pour les coûts d'exploitation, un s'appelle « Coûts de service » et l'autre s'appelle « Résultats ». Pour le cas de 2011-2012, pour le service Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine, c'était 9.6 millions pour le coût de service et 13.22 millions pour les résultats. Pour l'année suivante, c'était 11.2 millions pour le coût de service et 14.5 millions pour les résultats. Les deux rapports suivants, c'était 14.7 millions par année pour les résultats, mais il n'y avait rien pour les coûts de service. Alors, ce que nous demandons, et basé sur les résultats parce que c'était les seuls chiffres que j'avais pour analyser les coûts d'exploitation, parce que les coûts de service ont été interrompus, je ne sais pas pourquoi, alors pour les résultats, j'ai pris la valeur de 14.7 millions par année pour exploiter les navires, qui était dans les rapports annuels.

2630

2635

LE PRÉSIDENT:

Dans le rapport annuel, c'est ça.

2640

M. PIERRE BRISSET:

O.K. Et donc, ça fait 6.3 millions par navire, considérant que c'est 2 1/3 navires, divisé par 14.7, ça donne 6.3 millions. Alors, nous aimerions avoir les coûts... si on pourrait avoir une évaluation des coûts harmonisés depuis les derniers quatre, cinq ans, plus les prévisions des coûts des nouveaux traversiers, c'est-à-dire un rapport, une tabulation, pour comprendre comment les coûts d'évaluation sont établis, incluant évidemment les coûts d'administration.

2645

Et comme résultats, selon nous, le 6.3 millions qui est évalué par navire, là, je l'ai pris par unité, qu'on parle de l'équivalent d'une auto compacte, une petite auto, qu'on décide à changer pour une auto familiale qui est beaucoup plus gros, alors on s'attend que les coûts d'exploitation soient plus élevés, relativement... parce que les nouveaux navires sont 50 % plus gros.

2650

2655

En tout cas, bref, ce qu'on aimerait avoir, c'est les coûts d'exploitation pour les derniers quatre, cinq ans, harmonisés, plus les prévisions des nouveaux traversiers.

LE PRÉSIDENT:

2660

Très bien. Madame Beaudoin.

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

2665

Vous comprendrez que je ne suis pas comptable agréé, donc je vais vérifier auprès des autorités compétentes chez nous, là, qui vont pouvoir faire ce genre de modélisation, parce qu'actuellement, je n'ai pas ces données-là.

LE PRÉSIDENT:

2670

Donc, produire un tableau qui nous permet de comparer les dernières années avec ce qui est projeté pour les nouveaux navires.

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

2675

Oui. C'est sûr que là, je vais vérifier aussi parce qu'il y a des règles gouvernementales concernant la reddition de comptes puis il y a un guide de reddition de comptes, ça fait que c'est peut-être des données... nous, on se fie à ça pour écrire le rapport annuel. Donc, à ce moment-là, il y a peut-être des choses qui ont été maintenant retirées de par les demandes gouvernementales, là, suivant le guide de reddition de comptes des rapports annuels de gestion de l'ensemble des ministères et organismes. Donc, je vais vérifier auprès de notre vice-présidence à l'Administration et aux Finances puis je vais pouvoir vous procurer, là, dans les plus brefs délais, mais c'est sûr que ça ne sera pas demain, là, le... ce genre de tableau là, ça prend quelques jours pour pouvoir comptabiliser le tout.

2680

LE PRÉSIDENT:

2685

On fera un suivi en début de semaine prochaine avec vous sur ça. Vous avez pris ça en note, très bien. Oui, monsieur Brisset, ça fait qu'on va essayer d'avoir les chiffres.

M. PIERRE BRISSET:

2690

Merci beaucoup. Alors, la deuxième question relève de la sécurité sur les traversiers. Mon collègue en a parlé un peu tout à l'heure, mais la chose qui m'étonne avec... est-ce que vous

2695 pouvez projeter l'image du nouveau traversier, une image...

LE PRÉSIDENT:

Madame Beaudoin.

2700 **M. PIERRE BRISSET:**

2705 Et je vais poser ma question pendant qu'ils cherchent l'image parce que je sais que ça prend un peu de temps. Ce que j'ai vu sur l'image, effectivement, c'est qu'une partie des autos, à peu près 13 véhicules, ont été montrés stationnés sur une mezzanine par-dessus les toilettes du traversier, et pour se rendre, il y a à peu près 6 autos qui sont stationnées sur l'inclinaison de 20 % de part et d'autre, parce que pour monter -- Ah, il est bien content, ah, formidable! Peut-être qu'il va me répondre, lui, peut-être! 3 multiplié par 2, ça donne combien? « 6 ». Bon. Voilà.

2710 Alors, ma question relève de... pour sécuriser les voitures sur cette rampe, surtout les rampes à 20 %, qui est très à pic, et puis pour permettre les gens de descendre des autos qui sont stationnées là-dessus, vous voyez la rampe et les autos stationnées au-dessus de la mezzanine, juste en dessous de la cabane du capitaine...

2715 **LE PRÉSIDENT:**

Comment les voitures vont tenir.

2720 **M. PIERRE BRISSET:**

2725 Oui, c'est ça. Alors, on voit que des autos sont inclinées en avant, je ne peux pas voir en arrière parce qu'on ne voit pas l'image, mais cette rampe-là, je l'ai calculée sur le degré d'élévation puis ça donne une rampe de 20 %. Ça veut dire que ces autos, ces gens qui sont dans ces autos-là, ont beaucoup de difficulté à sortir de leur auto et puis il faut les... normalement, quand on transporte... les transporteurs d'autos, à cet angle-là, il faut qu'ils attachent les autos. Alors, ça va prendre du personnel qui va vraiment fixer, attacher ces autos pour ne pas qu'elles partent au fond du fjord quand ça fait la traverse, surtout quand une vague arrive ou une baleine rentre dans le bateau par accident. Alors, j'aimerais avoir des précisions c'est quoi la sécurité pour les autos sur la mezzanine?

2730

LE PRÉSIDENT:

2735

Alors, madame Beaudoin. C'est ça, on avait vu dans les présentations qu'il y avait deux niveaux de... un niveau partiel, un deuxième niveau partiel, donc on voit effectivement l'inclinaison, sur l'image, des voitures. Donc, comment ça va marcher? Madame Beaudoin.

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

2740

Je devrais... il va falloir que je vérifie, là, à savoir justement, là, c'est quoi les mesures qui sont prévues pour cette rampe-là. Pour l'instant, je n'ai pas cette information-là avec moi.

LE PRÉSIDENT:

2745

Donc, de quelle façon les autos vont... ça va être quoi les règles de sécurité pour les gens qui veulent sortir? Donc, il y a deux volets : comment les autos vont... comment va-t-on s'assurer que les autos demeurent en place, pour ne pas qu'elles descendent seules, et comment les gens vont pouvoir circuler... sortir du véhicule et éventuellement circuler? Si quelqu'un dit « Je veux aller dans mon coffre arrière », par exemple, donc est-ce que ça va être sécuritaire, est-ce que les gens vont pouvoir le faire, par exemple. Donc, ça serait ça qu'on aimerait avoir comme information. Donc, ça serait une réponse par écrit...

2750

M. PIERRE BRISSET:

Merci.

2755

LE PRÉSIDENT:

... mais on devrait avoir l'information.

M. PIERRE BRISSET:

2760

Oui, je comprends, oui. Merci. Merci, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT:

2765

C'est moi qui vous remercie.

M. PIERRE BRISSET:

2770 Merci.

LE PRÉSIDENT:

2775 Je vais maintenant inviter monsieur Steeve St-Gelais. Bonjour, monsieur.

M. STEEVE ST-GELAIS

2780 **M. STEEVE ST-GELAIS:**

2785 Bonjour, Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire. Depuis hier, on a été à même de constater la multitude de problématiques qui était associée à la présence des traversiers pour faire le lien entre Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine, entre autres sur le plan social, on parle de problématiques reliées à la sécurité, le syndrome des transports, les accidents, tous les accidents qui sont présents. Un accident, c'est un accident de trop, tant qu'à moi. Je l'ai dit hier, je le répète.

2790 La qualité de vie. La qualité de vie des gens qui demeurent à proximité, entre autres à Tadoussac. On en a déjà... on en a entendu parler tantôt, on en a déjà entendu parler aussi beaucoup de par le passé. La qualité de vie des usagers aussi parce que dans le fond, le syndrome du traversier, ça ne veut pas dire que ça prend un accident pour pouvoir... pour subir, dans le fond, ce que ça représente comme stress additionnel pour les usagers.

2795 Point de vue économique, donc l'attente et/ou les coûts de contournement. Donc, peu importe qu'on attende là les délais avec tous les inconvénients, des fois, qui sont rattachés soit à la présence de glaces qui peuvent retarder ou qui peuvent tripler le temps de traversée, il y a un paquet d'éléments qui peuvent interférer puis qui peuvent engendrer des coûts sur le plan économique. Le contournement, bien c'est sûr que c'est des kilomètres additionnels, donc des délais additionnels, des coûts additionnels. Nos entreprises de la région subissent ça à chaque jour, à chaque voyage, donc c'est quand même très, très, très important comme impact.

2800 Point de vue environnemental, donc la faune marine, on en a parlé tantôt. On a des espèces qui sont en... bien, qui sont menacées, je vais le dire comme ça. Il y a d'autres espèces qui sont présentes, donc la présence de traversiers... la présence des traversiers, ça a un impact très important sur toute la vie marine. Peut-être même sur les alentours aussi de ce qui n'est pas marin. L'environnement des humains, donc on en parlait tantôt, donc il y a des impacts négatifs

2810 reliés à tout ça puis il y a toute la portion des gaz à effet de serre. Donc, les gaz à effet de serre engendrés par les bateaux, engendrés par tous les véhicules qui sont en attentes quelque part dans tout ça.

LE PRÉSIDENT:

2815 Et votre question?

M. STEEVE ST-GELAIS:

2820 Oui, donc c'était mon entrée en matière, Monsieur le Président. Donc, ce qu'on voit dans ça, ce n'est pas compliqué, on voit que la présence de traversiers, ça va carrément dans le sens inverse du développement durable.

LE PRÉSIDENT:

2825 Là, ça ressemble à un mémoire, ça, en fait.

M. STEEVE ST-GELAIS:

Monsieur le Président...

LE PRÉSIDENT:

2830 Oui.

M. STEEVE ST-GELAIS:

2835 Non non, mais regardez, j'y arrive. Donc... parce que regardez, je veux juste mettre ça en perspective, c'est que ça va carrément dans le sens inverse du développement durable. On dit dans la mission du BAPE que le développement... t'sais, vous comprenez?

LE PRÉSIDENT:

2840 On est au niveau de l'opinion encore.

M. STEEVE ST-GELAIS:

2845 Oui, non mais je veux juste bien préciser, Monsieur le Président. C'est que dans le fond,

2850

vous nous l'aviez bien mentionné, puis c'est juste pour bien le mettre en perspective dans la tête des gens, c'est que le développement durable, ça fait partie de la mission du BAPE, de conseiller ou d'éclairer les décisions gouvernementales dans le respect du développement durable, donc c'était juste pour bien le positionner.

2855

Donc, Monsieur le Président, la construction d'un pont, ça n'apporterait pas des solutions à toutes ces problématiques-là qu'on a identifiées puis qui ont été si longuement documentées depuis toutes ces années?

LE PRÉSIDENT:

2860

Écoutez, ce n'est pas parce qu'on met un point d'interrogation à la fin d'une phrase que ça en fait une question, hein. Donc...

M. STEEVE ST-GELAIS:

Bien moi, je vous dis que c'est une... c'est de même que je le vois.

2865

LE PRÉSIDENT:

Si c'est des points que vous pouvez nous faire valoir dans un mémoire, vous pouvez dire « Nous, on estime que le service de traversiers, ce n'est pas la solution à moyen, long terme; c'est un pont » et vous nous expliquerez pourquoi.

2870

Comme j'ai dit en début de séance hier, notre mandat porte sur le duc-d'Albe, sa justification et ses impacts. Les gens, bien entendu, pourront, dans leur mémoire, faire état d'aspects qui ne sont pas directement liés au duc-d'Albe, mais je rappelle que le mandat de la commission porte sur le duc-d'Albe lui-même. Quel traitement on va faire des aspects qui sont liés à l'opération des traversiers, sécurité routière ou même au pont? Ce n'est pas dans notre mandat, par contre, première chose qu'on peut dire, c'est que oui, on va faire état... quand les gens produiront des mémoires, on va faire une synthèse des préoccupations. Est-ce qu'on ne parlera pas ou parlera, puis comment, des aspects que vous mentionnez? C'est comme je vous dis, ce n'est pas dans le mandat de la commission. Ça n'empêche pas de glisser quelques mots. La commission, on va regarder qu'est-ce qu'on a à dire là-dessus, mais il faut faire attention. C'est que, si je pourrais dire, le BAPE ne fait pas la promotion de... ne se fait pas, là, jamais le promoteur ou la promotion de projets. Par déformation, le BAPE, lui, utilise... examine un projet parce qu'il a une étude d'impact entre les mains. Et il examine les impacts du projet au regard de sa justification, de sa raison d'être ou son essentialité. Alors, c'est sûr qu'à ce stade-ci, la commission ne peut pas dire « Il y a besoin d'un pont ». On conclura... si c'est sûr que le... ce

2875

2885

2890 n'est pas le mandat de la commission de faire une étude, de faire un rapport... on n'a pas reçu le
mandat de comparer l'efficacité du service des traversiers versus un pont. Ce n'est pas notre
mandat. Donc, on... mais de toute façon, on n'a pas d'étude d'impact comparative. Donc, à partir
du moment qu'il n'y a pas d'étude d'impact comparative, on... de toute façon, même si on voulait
le faire, on ne pourrait pas le faire. Alors, c'est pour ça que je ne veux pas créer des attentes.
Par contre, comme je vous dis, vous pourrez dans un mémoire venir nous exposer ça. Nous, à
ce stade-ci, on va faire des synthèses des mémoires, qui vont essayer de refléter le mieux
possible le... ce qui se sera dit en deuxième partie d'audience. Donc, ça fait l'objet d'un chapitre
2895 dans la... de la commission. Après ça, la commission fait des chapitres d'analyse. On dit :
« Nous, on centre notre analyse sur le mandat ». Qu'est-ce qu'on dira sur les autres aspects?
Ça, on va le... on regardera ça, mais ça ne sera pas une étude comparative, ça, ce qui est sûr.
C'est ce que je peux vous dire à ce stade-ci.

2900 **M. STEEVE ST-GELAIS:**

O.K. Bien, regardez, j'apprécie votre précision. Donc... parce que c'est sûr que chacun des
aspects, ici, les experts présents auraient pu... pourraient facilement porter... en tout cas,
apporter des éléments de réponse, mais je comprends que...

2905 **LE PRÉSIDENT:**

2910 Sauf qu'on n'a pas convoqué les gens pour répondre à la question de la justification d'un
pont, mais répondre aux questions reliées, comme j'ai mentionné, à la sous-question du projet,
ses impacts. Et étant donné que les requêtes qui ont été acceptées par le ministre parlaient de
sécurité routière et d'efficacité du service des traversiers, on a dit : « Bien, comment on peut
accommoder les citoyens pour qu'ils aient le maximum d'information sur ces deux aspects-là? »
Donc, les personnes convoquées, c'est pour ces aspects-là.

2915 **M. STEEVE ST-GELAIS:**

O.K. Mais...

2920 **LE PRÉSIDENT:**

Ce n'est pas sur le pont.

M. STEEVE ST-GELAIS:

2925 O.K. Bien, je veux juste... dans le fond, je veux juste bien préciser parce que dans le fond,

2930 le but, ce n'est pas d'importuner la commission, loin de là notre intention, mais vous comprenez que la concrétisation de ce projet de duc-d'Albe, ça ne fait que venir perpétuer cette problématique dans laquelle on est, puis dans le fond, il ne faut pas que ça se fasse. Donc, c'est pour ça que je l'amène, vous comprenez. Donc, là...

LE PRÉSIDENT:

2935 Mais...

M. STEEVE ST-GELAIS:

2940 ... là, je vous donne une opinion, j'en suis conscient, mais il reste que c'est ça l'essentiel fondamental de la problématique, c'est qu'il faut que... en tout cas, j'espère que la commission, comme vous nous l'avez partagé, va pouvoir peut-être... dans le fond, là on est comme à un niveau où on fait... on essaie de perpétuer, puis là, bien il faut peut-être se mettre à un niveau différent pour dire « On va sortir de cette ornière-là où on est carrément à l'inverse puis à l'encontre du développement durable ». C'est juste ça. Ça fait que c'est bon.

2945 **LE PRÉSIDENT:**

2950 Mais vous comprenez, on ne pourra pas statuer sur les bien-fondés d'un pont ou les impacts ou sa constructibilité ou non-constructibilité, là. On comprend ça. Est-ce qu'on va dire quelques mots dans le rapport ou quelques paragraphes, je ne le sais pas encore, sur la dynamique qui est liée à la sécurité routière, ça, on va regarder ça. Je vous le dis, comme ça. Hein, le rapport, notre rapport n'est pas écrit pas d'avance. On le regarde. Mais ce n'est pas l'objet du mandat qu'on a reçu. Le ministre a demandé de regarder le duc-d'Albe, les impacts. Sa justification, c'est de diminuer les risques de dommages au traversier qui est amarré la nuit. Ça, c'est le mandat qu'on a reçu. À la base, dans des commissions d'enquête... d'ailleurs, si on veut même se référer à la Commission Charbonneau, par exemple, la juge Charbonneau avait bien précisé quel était son mandat. Elle avait fait un rappel sur son mandat et sur les limites, aussi, de son mandat. Donc, les commissions, quand elles se font donner un mandat, ont aussi une obligation de respecter leur mandat. Donc, ça veut dire qu'il y a une zone de confort qui est liée au mandat. En cas de doute, c'est... quelque chose est peut-être lié, peut-être pas. Peut-être qu'il est lié. C'est sûr qu'en cas de doute, une commission va dire « Je vais gratter un petit peu plus large ». Mais notre mandat n'est clairement pas d'examiner le service de traversiers versus un pont pour savoir ça serait quoi la balance des avantages et des inconvénients entre les deux. Ça, c'est très clair.

2955

2960

2965

M. STEEVE ST-GELAIS:

Parfait.

LE PRÉSIDENT:

2970

C'est ça, on outrepasserait le mandat, donc, comme je vous dis, il y a une obligation des commissions de respecter leur mandat, mais en étant, on pourrait dire... en faisant une interprétation large du mandat, mais quand même, on ne peut pas étirer ça indéfiniment.

M. STEEVE ST-GELAIS:

2975

Parfait. Donc, ma deuxième question : on a compris hier, on a pu comprendre très clairement hier que, dans le fond, la mission de la Société des traversiers du Québec se limitait entre les deux quais, donc au-delà de ça, ce n'est pas dans la mission de la Société des traversiers, on l'a bien compris. Donc, ils ne sont pas concernés du tout par ça. Donc, le rôle du ministère des Transports du Québec, c'est eux qui sont plus... dans le fond, qui vont avoir à composer puis à gérer avec les impacts puis les... tout ce qui va autour de... dans le fond, entre les deux... sur les rives, finalement.

2980

2985

Nos gens, en région ici, on a très bien pu comprendre que les traversiers, la décision de faire les traversiers, de commander les traversiers, des traversiers plus gros, donc ça a été pris... en tout cas, nos gens, nos experts de la région n'ont pas été mis à contribution, là, ça, on l'a bien compris. Ça a été une décision qui a été plutôt politique puis qui a été... en tout cas, on a pu comprendre qu'il y avait un questionnement par rapport à toute la démarche qui avait pu mener à la... au passage de commande de ces traversiers-là, alors que nos experts n'ont peut-être pas été consultés, puis ils auraient dû l'être tant qu'à moi, c'est les personnes les plus aptes, donc.

2990

2995

On nous a dit hier... en tout cas, il a été question hier que ces bateaux-là pourraient être affectés ailleurs, donc là, peut-être qu'il y avait des... dans la décision politique, il y avait peut-être des éléments qu'on comprend moins puis qu'on ne voit pas, c'est normal. Donc, nos gens qui gèrent le pays, la province, voient d'autres choses, peut-être, qu'on ne voit pas puis c'est correct puis c'est normal que ce soit comme ça, sauf qu'on nous a dit que ces bateaux pouvaient éventuellement être affectés ailleurs.

3000

Donc, ma question, Monsieur le Président, puis vous ne l'aimerez peut-être pas encore, mais je la pose quand même puis vous me direz ce que vous en pensez, mais... ce ne serait pas le temps, là, de reprendre la réflexion de la construction de... de l'analyse de la faisabilité de la

3005 construction d'un pont puis qu'on puisse... il faudrait que ce soit une analyse crédible.

LE PRÉSIDENT:

C'est la même...

3010

M. STEEVE ST-GELAIS:

Non, mais laissez-moi finir.

3015

LE PRÉSIDENT:

C'est la même question que la première et...

M. STEEVE ST-GELAIS:

3020

Oui, oui. Non, non, ce n'est pas la même. Non, ce n'est pas la même parce que tantôt, je regardais les impacts. J'aurais aimé ça voir si aurait pu répondre sur les impacts, mais...

LE PRÉSIDENT:

3025

Écoutez, ce n'est pas à la commission de juger de la pertinence de faire ça. Comme je vous dis, ce n'est pas notre mandat. Je conviens avec vous, là, que c'est légitime que vous vouliez faire la promotion d'un pont, là; ce n'est pas ça qu'on... on ne vous empêche pas. Mais comme je vous dis, nous, on ne fait pas de promotion de projet. Nous, on reçoit des mandats, on examine des projets. Personnellement, même moi, par déformation professionnelle, j'ai fait des études d'impact, ça fait que par déformation professionnelle, quand on me parle de quelque chose, bien je pense toujours aux impacts. Ce n'est pas... personne n'est pas parfait. Je me dis quand je vois quelque chose, bien moi, je pense aux impacts. Quelqu'un va penser aux avantages d'un projet, mais moi, par... instinctivement, je pense aux impacts. C'est pour ça que je vous dis : on n'est pas en mesure de faire la promotion d'un pont. On n'a pas les éléments pour le faire. De toute façon, ce n'est pas le mandat du BAPE de faire la promotion du pont. Mais tandis que dans votre mémoire, vous, vous pourrez en parler pour dire « Le service des traversiers, on pense ce n'est pas une solution pérenne. », bon, puis expliquer pourquoi. On va essayer de faire une synthèse qui reflète le mieux possible.

3030

3035

3040

M. STEEVE ST-GELAIS:

O.K. Mais en tout cas...

3045

LE PRÉSIDENT:

Puis vous viendrez nous dire, ça peut être votre position de mémoire, là.

3050

M. STEEVE ST-GELAIS:

Oui, c'est ça, mais regardez, c'est ça, donc je ne pense pas que... vous avez raison, la commission n'est pas là pour faire la promotion d'un projet, mais elle est là quand même, de ce que j'ai compris de la mission de la commission -- « la mission de la commission », ça fait drôle à dire, mais en tout cas -- la mission de la commission, c'est d'éclairer les décisions gouvernementales. Puis moi, dans ce cadre-là, c'est ça, sur le duc-d'Albe, moi, je pense qu'il faut dire: ce duc-d'Albe-là ne doit pas être fait parce qu'il faut qu'on se sorte de cette dynamique-là où on va perpétuer...

3055

LE PRÉSIDENT:

3060

Oui, mais c'est votre interprétation.

M. STEEVE ST-GELAIS:

3065

... l'inverse du développement durable.

LE PRÉSIDENT:

3070

Je ne veux pas partir de débat non plus, c'est votre interprétation, parce que ce qu'on en comprend, c'est qu'à la limite, le duc-d'Albe n'empêche pas les nouveaux traversiers d'opérer aux quais, hein. C'est pour diminuer les risques que les traversiers soient endommagés lorsqu'ils sont stationnés la nuit, hein. Ça veut dire... c'est ça que ça veut dire. Donc, la justification du projet, c'est : est-il justifié d'investir un million de dollars pour s'assurer que les traversiers subiraient moins de dommages?

3075

M. STEEVE ST-GELAIS:

Oui, mais...

LE PRÉSIDENT:

3080

C'est ça l'objet du mandat qu'on a sur la justification du projet.

M. STEEVE ST-GELAIS:

3085 Mais c'est juste... c'est juste d'exprimer...

LE PRÉSIDENT:

3090 Ce n'est pas d'examiner « Est-ce que le service de traversiers est justifié ou pas? ».

M. STEEVE ST-GELAIS:

3095 Non, mais c'est juste d'exprimer que ça... dans le fond, ça ne donne rien de faire cette étape-là si on peut vraiment passer à une étape où on règle la problématique... toutes les problématiques une fois pour toutes. Ça fait que c'était juste ça.

LE PRÉSIDENT:

3100 Ça, je conviens, mais ça relève des décideurs. On a pu noter qu'il n'y a pas eu de décision en défaveur du pont, à ce stade-ci. Pour différentes raisons, il y a un parc de traversiers, donc les traversiers actuels seraient... seront réutilisés parce que les autres traversiers vont quasiment terminer, en tout cas, je crois. Donc, on récupérerait vers Sorel-Tracy les traversiers existants, donc il y a comme une évolution dans le parc, et ainsi de suite, ça va se poursuivre continuellement. J'imagine après tant d'années, les traversiers, ça se change, et cetera. C'est la même chose pour ceux qui sont ici, ils pourraient éventuellement être mis ailleurs en service. S'il y avait un pont, ça, je comprends. Donc, pour moi, ça ne touche pas la possibilité d'un pont, mais maintenant, ce n'est pas... on sait qu'il y a un côté politique, il y a un côté justification économique là-dedans, donc ça, ça relève des autorités gouvernementales. Un peu comme quand il y a eu l'autoroute dans le parc des Laurentides, une décision qui est arrivée tout d'un coup, « Ça va être une autoroute ». Donc, il y a eu des signatures de premier ministre et c'est ça qui s'est construit, finalement. Dans d'autres cas, bien on voit des débats qui, actuellement, à Québec, pour un troisième lien, et cetera. Donc, ça devient dans le portrait du débat politique. Si par exemple, il y a un troisième lien, ça voudrait dire qu'il y aura un projet, puis le... qui pourrait être soumis au BAPE, puis le BAPE va examiner les impacts du projet au regard de sa justification.

3105

3110

3115

M. STEEVE ST-GELAIS:

Mais dans le fond, dans...

3120

LE PRÉSIDENT:

3125

Ça se peut que la commission, exactement, dise « Bien, il y a tel, tel type d'impacts puis on trouve que c'est trop fort comme impact ». Malgré que le milieu dit « On veut un troisième lien », je ne peux pas présumer de rien, mais avant tout, le BAPE, il examine les impacts d'un projet puis est-ce que la solution est une solution de moindre impact.

3130

Dans ce cas-ci, est-ce que le duc-d'Albe est la solution de moindre impact par rapport à un prolongement de quai? C'est plus de ce niveau-là, hein. Est-ce que, pour faire du transport, est-ce qu'on fait une autoroute ou un train?

M. STEEVE ST-GELAIS:

Mais...

3135

LE PRÉSIDENT:

C'est quoi la solution au regard des objectifs? C'est dans ce domaine-là que le BAPE agit quand il compare des solutions...

3140

M. STEEVE ST-GELAIS:

Mais la décision...

LE PRÉSIDENT:

... de justification du projet.

3145

M. STEEVE ST-GELAIS:

3150

Monsieur le Président, la décision du gouvernement, c'est juste qu'on aimerait ça peut-être, justement, que cette analyse-là soit faite avant. Parce que là, dans le fond, de faire les ducs-d'Albe puis d'avoir les traversiers, on va... vous comprenez que nous, la préoccupation, une des préoccupations prioritaires, c'est de ne pas augmenter le niveau de dangerosité de la route, là.

3155

LE PRÉSIDENT:

Ce n'est pas... les traversiers, il y a eu une annonce en 2010 de les construire, là. Pour

l'instant, ils sont là.

3160

M. STEEVE ST-GELAIS:

Oui, mais... mais vous comprenez qu'on n'a pas été consulté, c'est juste ça.

3165

LE PRÉSIDENT:

Maintenant, combien de temps seront-ils à Tadoussac? Bien, ça relève, disons, de l'économique et du politique, à ce moment-là. C'est comme ça qu'il faut le voir.

3170

M. STEEVE ST-GELAIS:

O.K. En tout cas, regardez, je pense qu'on se comprend bien, mais c'est ça. Regardez, je vous remercie beaucoup de m'avoir écouté.

3175

LE PRÉSIDENT:

C'est moi qui vous remercie.

M. STEEVE ST-GELAIS:

3180

Merci.

LE PRÉSIDENT:

J'inviterais monsieur Pierre Breton à s'avancer.

3185

M. PIERRE BRETON

M. PIERRE BRETON:

3190

Bonjour, Monsieur le Président, à nouveau...

LE PRÉSIDENT:

3195

Bonjour, monsieur Breton.

M. PIERRE BRETON:

3200 ... et messieurs. Écoutez, c'est difficile pour moi de ne pas faire un petit peu de suivi sur les
propos de monsieur St-Gelais. Est-ce que... puis c'est important pour moi de bien comprendre,
là, parce qu'on a fait des efforts, vous avez pu le constater peut-être, là, mais on a fait des
efforts importants depuis 16 ans pour documenter toute la question de la traversée du
3205 Saguenay, et là, je n'ai pas nommé le mot « pont » encore, je pense que je viens de le faire,
mais d'un lien fixe, d'accord. Toute la question de la traversée du Saguenay est un enjeu majeur
pour la région Côte-Nord et pour le Québec. Et si on est ici, si vous me dites qu'on est ici puis
qu'on ne peut pas discuter de cet enjeu majeur autrement qu'en parlant d'un poteau dans le
Saguenay, on ne voit pas vraiment l'intérêt à présenter un mémoire. Là, on est comme dans une
situation où on présente un mémoire qui va aller à la poubelle.

3210

LE PRÉSIDENT:

Non, écoutez, la première partie n'est pas là pour discuter. En deuxième partie, on pourra
discuter avec vous, mais comme je vous dis, notre mandat, je pourrais en faire la lecture, ça
3215 porte sur le projet de duc-d'Albe.

M. PIERRE BRETON:

Oui.

LE PRÉSIDENT:

3220

Le ministre n'a pas dit: « Je vous donne un projet... euh! un mandat 6.3 », parce que le
ministre peut donner des mandats relatifs à la qualité de l'environnement sur des questions
relatives à la qualité de l'environnement qui dirait « Un mandat pour étudier une comparaison
traversier versus pont ». Ce n'est pas ça qu'on a reçu comme mandat.

3225

M. PIERRE BRETON:

Mais c'est très clair pour moi.

3230

LE PRÉSIDENT:

Je peux encore vous relire.

3235

M. PIERRE BRETON:

C'est très clair. Mais...

3240

LE PRÉSIDENT:

Donc, je ne vous interdis pas de parler du pont.

3245

M. PIERRE BRETON:

Non, je ne parle pas du pont.

3250

LE PRÉSIDENT:

Dans la deuxième partie de l'audience, vous pourrez venir. Nous, on va en faire un traitement. C'est sûr qu'on va en parler dans le chapitre 2, « Voici les préoccupations des gens qui sont venus s'exprimer devant le BAPE ». Maintenant, quel traitement on fera de ça? Je ne sais pas encore exactement.

3255

M. PIERRE BRETON:

Mais ma question...

3260

LE PRÉSIDENT:

Nous, avant tout, notre mandat, c'est d'analyser les impacts du projet duc-d'Albe.

3265

M. PIERRE BRETON:

Là, je fais juste un petit peu du pouce sur ce qu'il a dit, si je comprends bien.

LE PRÉSIDENT:

Donc, c'est votre perception. Je ne peux pas en dire plus.

3270

M. PIERRE BRETON:

Je comprends bien ce que vous me dites puis je respecte ça. Ma préoccupation, c'est que j'avais compris que comme commissaire et... qui allez déposer un rapport pour le BAPE, que

3275

vous aviez la possibilité de recommander au ministre des choses. Et si cette possibilité de recommander, vous êtes en mesure de l'utiliser, nous, on apprécierait beaucoup qu'il y ait une recommandation dans le rapport, une recommandation pour que toutes les lacunes qui ont été soulignées durant les audiences puissent être corrigées par une analyse environnementale, stratégique ou par une invitation au ministre des Transports.

3280

LE PRÉSIDENT:

3285

Vous pourrez venir nous exposer ça dans votre mémoire. Je vais donner un exemple, parce que je peux en parler parce que j'étais sur la commission, c'était l'échangeur Turcot, beaucoup de gens venaient nous parler du plan de transport de la région de Montréal. Notre mandat était sur un échangeur qui est un élément important dans le plan, mais notre mandat n'était pas d'analyser le plan. Bien entendu, les gens pouvaient référer au plan, entre...

3290

l'adéquation entre le plan et l'échangeur, ça ne pose pas de problème. C'est sûr que dans le rapport, on n'a pas analysé le plan de transport. De toute façon, on n'avait pas d'étude d'impact sur le plan de transport, encore une fois, par défaut. Sauf que dans le rapport, il a été dit « Il y a un intérêt manifesté par beaucoup de participants pour que le plan de transport de la région de Montréal soit... fasse l'objet de consultations publiques, donc, et de... » on pourrait dire de débats publics, en même temps. Donc, on n'a pas fait d'analyse du plan, mais sauf qu'on avait, à ce moment-là, dit : « Bien, il y a assez de monde qui nous en a parlé », on a dit : « Bien, il y a une pertinence ». On est allé voir est-ce que c'était coutume que le Ministère fasse des consultations publiques sur le schéma de transport; à ce moment-là, ça ne l'était pas. On a dit « Bien, il y aurait une pertinence ». C'est du domaine du possible. Bon, vous pourrez nous exposer ça dans un mémoire, mais ce n'est pas nous qui allons faire le travail, mais on peut dire... c'est un peu comme une conclusion. Monsieur Locat a fait plusieurs articles scientifiques, donc souvent on voit dans les conclusions par les chercheurs, ils disent « Bien, il y a ça qu'on conclut. Maintenant, il faudrait poursuivre les recherches dans tel axe. » Il y a un besoin de recherche dans tel axe pour... monsieur Locat pourra le confirmer. Bon. Ça fait partie du domaine possible. Donc, je vous encourage à nous produire un mémoire, puis à ce moment-là, bien on va voir qu'est-ce qu'on va faire avec ça.

3295

3300

3305

M. PIERRE BRETON:

Merci. C'est parce que là, je faisais du pouce. Je pense que je viens de perdre une question, mais en tout les cas, peut-être que vous allez me revoir, malheureusement.

3310

Nous sommes ici à la recherche d'information pour pouvoir préparer ce mémoire-là, éventuellement. Et un des aspects importants de l'information tient aux incidents, aux anomalies, qui font que le service de traversiers n'est pas en mesure d'assurer une continuité de service ou

la sécurité des usagers.

3315 **LE PRÉSIDENT:**

Oui.

3320 **M. PIERRE BRETON:**

Comme il n'y a aucune information disponible à ce sujet-là, est-ce que ça serait possible d'avoir, puis là on comprend qu'on demande ça puis qu'on a juste deux, trois semaines, puis on ne veut pas faire travailler le monde trop fort non plus, mais...

3325 **LE PRÉSIDENT:**

C'est ça. On ne sait pas l'état de l'information, c'est ça.

3330 **M. PIERRE BRETON:**

Voilà. Mais est-ce que ce serait possible d'avoir, soit pour... on peut commencer par un an, idéalement pour cinq ans, un historique des incidents et des accidents qui sont survenus sur le traversier de Tadoussac, sur la traverse...

3335 **LE PRÉSIDENT:**

Sur le traversier, au traversier.

3340 **M. PIERRE BRETON:**

3345 ... et des incidents et accidents qui prennent plusieurs formes, là. Bon, on sait qu'il y a un monsieur qui s'est tiré à l'eau récemment, une fois c'est un camion qui est rentré dans six véhicules, qui a blessé un passager. Ces accidents-là ne sont pas comptabilisés, si je ne m'abuse, par la Société de l'assurance automobile du Québec. C'est un... ce qui se passe sur le traversier, c'est un univers fermé. Et est-ce que c'est possible, donc, d'avoir un rapport qui ferait était des déportations de navire par les glaces, par exemple, l'automne, comme c'est arrivé; des bris au quai ou au bateau, des accidents ou des blessés sur le bateau? Quand les gens ouvrent les portes puis qu'il y a une van avec un D8, là, un gros Caterpillar rempli de bouette puis la madame sort avec son manteau de fourrure. Je caricature un petit peu, mais on a besoin... ou le camionneur qui sort de son camion puis qu'il y a un autre camion à côté, il ne peut pas faire autrement que de sauter sur l'autre camion puis ressauter par terre pour réussir à accéder...

3350

LE PRÉSIDENT:

3355

On va essayer d'aller voir.

M. PIERRE BRETON:

3360

... il peut se blesser, il peut poser des problèmes. Alors, si c'est possible, oui, s'il vous plaît.

LE PRÉSIDENT:

3365

O.K. Madame Beaudoin. Vous avez colligé des données des incidents sur la traverse de Tadoussac?

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

3370

On collige certains incidents. Par coeur, il va falloir que je vérifie, mais on n'a pas, je vous dirais... l'intervenant, monsieur Breton -- pardon, j'ai eu un blanc -- a nommé, là, une liste d'événements, d'incidents allant jusqu'aux accidents et on...

LE PRÉSIDENT:

3375

Est-ce que vous tenez un registre, par exemple?

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

3380

... ne collige pas tout, là. Donc, je vais vérifier qu'est-ce qui est disponible chez nous, là, mais c'est certain qu'on n'aura pas la liste, là, des 10 listes qu'on a...

LE PRÉSIDENT:

3385

Jetez un coup d'oeil. Nous, on va faire un suivi, voir qu'est-ce qui est disponible, là, à ce moment-là, qui va être fourni.

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

3390

C'est ça, je vais essayer de vous fournir un... je vais essayer de faire ça sous forme de tableau puis, t'sais, séparer, là, par thème. Je devrais être capable de faire quelques thèmes, mais pas l'ensemble des thèmes que monsieur Breton a nommé.

LE PRÉSIDENT:

3395

Alors, vous nous donnerez ce que vous avez. Donc, c'est sûr que c'est... souvent, c'est des études des fois qui peuvent prendre plusieurs semaines à faire. On va voir qu'est-ce qu'on est capable d'obtenir rapidement, là.

3400

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

C'est ça, je vais vérifier...

LE PRÉSIDENT:

3405

On comprend qu'il y a des délais pour ça.

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

3410

Donc, moi, je vais vérifier auprès de l'analyste parce que c'est ça, je ne sais pas, ce n'est pas à la direction de la Sécurité de l'Environnement, là, qu'on effectue ça. On a un analyste chez nous, ça fait que l'analyste, là, je vais voir quelles données qui sont compilées puis jusqu'où on peut reculer également. Puis je vous reviens, là, dès que possible.

3415

LE PRÉSIDENT:

Très bien. On va faire un suivi en début de semaine prochaine avec vous. Ça fait qu'on va voir qu'est-ce qu'on peut obtenir.

3420

M. PIERRE BRETON:

C'est parfait. Là, je ne le sais pas si... est-ce que je retourne en punition puis je reviens ou...?

3425

LE PRÉSIDENT:

Bien, vous pouvez poser une nouvelle question, là.

M. PIERRE BRETON:

3430

Merci. Merci. Les radoubs de demi-vie, les radoubs de demi-vie, ou les reconditionnements, ou les modernisations périodiques de chacun des traversiers. Madame de

3435

la Société des traversiers, madame Beaudoin -- enchanté --

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Enchanté.

3440

M. PIERRE BRETON:

3445

... nous a dit hier que les deux traversiers qui sont ici présentement vont éventuellement être transférés à Sorel et subiront un reconditionnement. C'est une préoccupation importante dans le cadre de l'analyse de toute la traverse de Tadoussac parce que dans l'analyse avantages/coûts sur la pertinence ou non de garder des traversiers -- là, j'essaie d'éviter les mots interdits -- l'analyse avantages/coûts, donc, a omis de tenir compte de cet aspect-là des radoubs de demi-vie.

3450

Pour votre information, par exemple, les bateaux actuels ont été construits en 1980, ont coûté 5 millions chacun. En 1996 et en 1997, ils ont été reconditionnés, chacun, remotorisés, et cetera, et allongés d'une quinzaine de places. Ils sont passés de 60 à 75 places. Ces radoubs-là ont coûté 14 millions de dollars, 5 millions à l'achat en 80, 14 millions, c'est une dépense majeure. Quand on entretient des navires, c'est une dépense majeure. Habituellement, un traversier, lit-on, aurait une quarantaine d'années de vie utile.

3455

LE PRÉSIDENT:

Et votre question?

3460

M. PIERRE BRETON:

3465

Ma question : quel est le coût estimé du radoub de demi-vie des bateaux qui vont aller à Sorel? Est-ce qu'on va changer les moteurs? Première question. Deuxième question... bien, c'est-à-dire...

LE PRÉSIDENT:

Les navires existants.

3470

M. PIERRE BRETON:

... co-question : est-ce qu'on peut comprendre pourquoi la Société des traversiers n'a pas

3475 inclus cette dépense majeure à l'intérieur de l'analyse avantages/coûts sur 40 ans de l'utilisation des traversiers?

LE PRÉSIDENT:

3480 Madame Beaudoin.

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

3485 Bien, vous comprenez, Monsieur le Commissaire, qu'actuellement, nous, on a fait l'étude d'impact sur le duc-d'Albe, donc ce n'est pas des données que j'ai en ce moment. Donc, on devra vérifier, là, auprès de notre service maritime, là, qui gère la flotte chez nous.

LE PRÉSIDENT:

3490 On sait que les traversiers actuels, avant d'être envoyés, vont subir un entretien. Bon, je ne sais pas si c'est sur 40 ans, faire des coûts, mais au moins avoir c'est quoi les... qu'est-ce que vous allez faire à ces traversiers-là; comment ça coûterait, minimalement; avoir ça, avec combien de temps que ça prendrait, par exemple, quelles sortes de travaux.

3495 **Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Donc, ce que je comprends, Monsieur le Président, c'est qu'on désire avoir le coût de modernisation des navires de Tadoussac qui vont aller vers Sorel?

3500 **LE PRÉSIDENT:**

C'est ça. Donc, à ce stade-ci, on pourrait l'avoir parce que comme j'ai dit... bien, c'est embêtant d'aller demander quelque chose qu'on ne connaît pas, là.

3505 **M. PIERRE BRETON:**

Mais ce qui est connu, ce qui est connu, Monsieur le Président, c'est qu'un bateau, un traversier comme ça, surtout sur une courte distance, qui est toujours en train d'accélérer, décélérer, et cetera...

3510 **LE PRÉSIDENT:**

On comprend ça.

M. PIERRE BRETON:

3515 ... à tous les 20 ans à peu près, il doit être reconditionné. Ce qui nous intéresse, c'est le reconditionnement principal. Vous avez parlé d'entretien à l'instant. Ce n'est pas l'entretien; c'est vraiment un reconditionnement. On enlève les moteurs, on enlève le...

LE PRÉSIDENT:

3520 C'est ça, un *refit*, comme on dit en bon français.

M. PIERRE BRETON:

3525 ... et on repeinture tout. Et habituellement, on parle d'un pourcentage de 50 à 100 % du prix d'achat, de ce que j'ai lu. La Garde côtière canadienne fait la même chose. Alors, est-ce que c'est possible d'avoir un ordre de grandeur des coûts de rénovation ou de modernisation des bateaux?

LE PRÉSIDENT:

3530 Pour les deux traversiers?

M. PIERRE BRETON:

3535 Pas nécessairement celui qui s'en vient, qui lui va peut-être juste être peinturé puis... je ne le sais pas, là. Normalement, un seul radoub par navire, ça suffit, là. Deux radoubs, je ne sais pas combien de temps ils vont faire.

LE PRÉSIDENT:

3540 Ça, on comprend qu'il y a une chaîne, après ça, d'entretiens majeur, mineur, interannuel, quinquennal et autres, là.

M. PIERRE BRETON:

3545 Oui, oui.

LE PRÉSIDENT:

Ça donne des coûts, mais disons pour... votre question portait sur les traversiers actuels.

3550

Bon. On va voir qu'est-ce qu'on peut avoir comme coûts, là, pour le *refit*, comme on dit en bon français. Donc, la rénovation des deux traversiers. Ça vous va?

3555

M. PIERRE BRETON:

Merci beaucoup, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT:

3560

C'est moi qui vous remercie. Je vais maintenant inviter monsieur Marc Gilbert.

M. MARC GILBERT

3565

M. MARC GILBERT:

Rebonjour, Monsieur le Président.

3570

LE PRÉSIDENT:

Rebonjour.

3575

M. MARC GILBERT:

Dans... j'essaie de me positionner dans tout ce que vous venez de dire aux deux derniers intervenants et ajuster ma question en conséquence. Les mémoires qui ont été présentés pour demander des audiences, comme vous l'avez dit, signalaient clairement au gouvernement qu'on parlerait beaucoup d'autres choses que les... des piliers. Le gouvernement, malgré ça, vous a autorisé, vous a mandaté pour tenir ces audiences-là. Donc, il nous a ouvert la porte, sciemment, consciemment pour qu'on fasse les présentations qu'on vous a faites. Je voudrais juste mentionner que les gens qui sont ici, qui sont venus, là, c'est tous des gens, la plupart font ça sur une base complètement bénévole, sur leur temps, O.K., puis c'est les gens du coin ici, là. On n'a pas de gens de Baie-Comeau, Sept-Îles parce que la...

3585

LE PRÉSIDENT:

Je comprends, c'est pour ça qu'on a essayé de vous accommoder en fonction de l'objet des requêtes, aller chercher de l'information qui était disponible sur le trafic routier, l'efficacité du service des traversiers, donc des données...

3590

M. MARC GILBERT:

C'est qu'on apprécie...

3595

LE PRÉSIDENT:

... puis on a élargi l'objet de l'audience, mais...

3600

M. MARC GILBERT:

C'est ça que je veux dire, c'est qu'on vous remercie beaucoup de votre patience, de votre ouverture et de la collaboration de tous les gens qui sont ici. C'est un appel que je fais...

3605

LE PRÉSIDENT:

C'est pour ça qu'on le fait. On sait que les gens sont des bénévoles, et cetera. On s'est dit : « Bon, le ministre a accepté des requêtes », parce que c'est lui qui les juge; nous, on ne joue pas de rôle-conseil au ministre face aux requêtes parce qu'on... c'est vraiment le ministère de l'Environnement qui, lui, émet une recommandation, ni plus ni moins, au ministre lorsqu'il y a des requêtes qui sont reçues. Bon. Là, autrement dit, le Ministère a dit : « Les requêtes sont pertinentes à l'objet du mandat. »

3610

M. MARC GILBERT:

Ce que j'ose penser, c'est qu'il n'y a rien de cynique dans tout ça, là. Ça n'a pas été... ça ne sera pas une manière pour nos politiciens d'occuper le bon peuple pendant un bout de temps puis que ça aille sur les tablettes puis qu'on n'en entende plus parler. J'espère qu'il va y avoir des suites et on compte un peu sur vous pour nous aider. On compte sur les gens qu'il y a ici alentour de... partout pour aider la région à faire valoir son point. O.K. Informez-nous adéquatement, on a besoin de ça.

3615

3620

Dans ce sens-là, j'aimerais poser ma question. Quand on fait un... quand on mandate une étude, là, comme celle-là de SNC-Lavalin Genivar, habituellement on ne laisse pas aux ingénieurs-conseils carte blanche en disant « Faites une étude puis dites-nous à peu près... regardez toutes les hypothèses possibles ». On leur dit... habituellement, on les balise un peu. On leur donne un certain angle d'attaque...

3625

LE PRÉSIDENT:

3630

Oui.

M. MARC GILBERT:

3635

... du pont, O.K. J'aimerais savoir dans l'étude en question qui a été faite en... qui a été mandatée dans les années 2002, qui a été sortie publique juste en 2009, trois semaines avant d'annoncer les bateaux, là, avec un chiffre astronomique qui avait comme objectif de fermer la trappe à tout le monde, dire « Regardez, vous voyez bien que ce n'est pas accessible », ce qui a permis à cette firme-là de nous sortir une étude comme ça, avec les paramètres qu'ils ont choisi, ça devait être basé sur des prémisses. Il y a certainement un document...

3640

LE PRÉSIDENT:

3645

Ça, c'est le devis de l'étude...

M. MARC GILBERT:

Le devis. Le devis.

LE PRÉSIDENT:

3650

... le devis du contrat, autrement dit, qui avait été donné à la firme.

M. MARC GILBERT:

3655

Le devis du contrat qui a été donné, là, est-ce que c'est possible de l'avoir avec les annexes qui ont été ajoutées dans le temps? Parce que l'étude a dû être révisée, elle a dû être... parce qu'écoute, elle a traîné sept ans.

LE PRÉSIDENT:

3660

On va voir le document. Normalement, il y avait la portée de l'étude, là, donc c'est un document qui fixe... d'ailleurs, c'est ce qui fixe aussi le montant des honoraires en même temps. Donc, du côté du ministère des Transports... moi, je ne sais pas, je n'ai pas tout lu l'étude, je l'ai feuilletée, là, j'ai regardé certains des aspects de cette étude-là. Je n'ai pas vu dedans s'il y avait une annexe qui disait « Voici le mandat reçu », là, de la part de la firme. Vous semblez me dire que non.

3665

Mais du côté du ministère des Transports, la fameuse étude qui avait été publiée en 2009 sur un pont, est-ce qu'à ce moment-là, on pourrait avoir copie du devis d'étude qui avait été confié à SNC-Lavalin? Donc, si vous pouviez mettre la main là-dessus.

3670

M. MICHEL PELLETIER:

En tout cas, on va vous fournir l'étude en tant que telle.

3675

M. MARC GILBERT:

Non non, le devis.

LE PRÉSIDENT:

Non non, je ne veux pas l'étude. Ce qu'on veut, c'est...

3680

M. MARC GILBERT:

Le devis.

LE PRÉSIDENT:

... c'est le devis... autrement dit, le...

3685

M. MICHEL PELLETIER:

On va s'informer, voir si...

3690

LE PRÉSIDENT:

... la portée du mandat qui a été donné à SNC-Lavalin, donc il y a un document qui a été signé par, disons, le sous-ministre, je ne sais pas, et un sous-ministre, par exemple, adjoint et SNC-Lavalin, en disant « C'est le contrat, voici ce qu'on doit livrer ». Autrement dit, c'est les produits livrés, donc on... le fournisseur, le donneur d'ouvrage dit « Je veux que vous me fassiez telle étude ».

3695

M. MICHEL PELLETIER:

O.K. On va s'informer à savoir...

3700

LE PRÉSIDENT:

3705 C'était quoi les devoirs.

M. MICHEL PELLETIER:

3710 On va s'informer à savoir comment est-ce que ça a procédé pour cette étude-là puis s'il y a un...

LE PRÉSIDENT:

3715 C'est ça, donc s'il y a un document écrit, à ce moment-là, quels sont les devoirs à faire pour publier... pour fabriquer l'étude.

M. MARC GILBERT:

3720 O.K. L'objectif de cette question-là, c'est de voir jusqu'à quel point l'étude a été balisée pour arriver au résultat qui est arrivé, O.K. On s'est retrouvé...

LE PRÉSIDENT:

3725 Habituellement, dans un devis, on va voir la portée de l'étude qui est attendue par le client.

M. MARC GILBERT:

3730 J'aimerais, comme sous-question -- si les gens peuvent y répondre tout de suite, tant mieux, mais je ne pense pas, là, mais en tout cas, on verra -- est-ce que... exemple, ils sont arrivés avec un pont quatre voies, alors que la route 138 est à deux voies puis qu'on prévoit un transport de deux, trois véhicules par minute, ça ne prend pas quatre voies pour ça, là, O.K. Ça fait que quand on veut faire quelque chose de massif...

LE PRÉSIDENT:

3735 Normalement, on devrait voir certaines indications dans ça.

M. MARC GILBERT:

3740 Pourquoi on est allé, proche des traversiers, sur les plus hauts sommets, qui demandent des piliers extrêmement hauts, extrêmement coûteux, pourquoi dans les opportunités qui ont été

envisagées, ça prend des tunnels, des viaducs, qui coûtent des centaines de millions...

3745

LE PRÉSIDENT:

Oui.

3750

M. MARC GILBERT:

... tout ça pour arriver à 1.2 milliard...

3755

LE PRÉSIDENT:

Mais contentons-nous du devis, on va voir, parce que je sais qu'il y avait une autre étude antérieure à ça, dans les années 90, hein, qui arrivait...

3760

M. MARC GILBERT:

Oui, mais nous autres, on veut savoir aussi pourquoi le projet de La Boule, a été exclu, le tracé de La Boule, tel qu'il était défini au départ puis qui aurait coûté bien moins... beaucoup moins cher. Ça fait que quand on veut tuer un chien, on dit qu'il a la rage, mais regarde, on peut s'organiser pour avoir la réponse qu'on veut, là-dedans.

3765

LE PRÉSIDENT:

C'est sûr que les gens ne sont pas satisfaits. On a vu récemment dans le... une étude technique qui a été faite par... c'est un ingénieur civil de l'Université de Montréal, pour le troisième lien, un troisième lien à Québec à l'est du Vieux-Québec, on pourrait dire, vers l'Île d'Orléans, bon, là les gens ont dit « Ah!... », là il y a eu des réactions diverses, effectivement. Mais comme leur chercheur a dit : « On ne m'a pas... » dans le devis d'étude, on faisait... ils ont donné un paramètre, un couloir, puis ils ont dit : « Bien, comment ça coûterait, ça serait quoi les contraintes techniques et comment ça pourrait coûter à peu près », ça fait que c'est ça qu'il a produit. Ça fait que c'est sûr que lui, il a produit en fonction du devis était assez clair. Donc, j'imagine qu'on va avoir des réponses comme ça dans le devis. C'est quoi que SNC-Lavalin devait proposer.

3770

3775

M. MARC GILBERT:

3780

O.K.

LE PRÉSIDENT:

3785 Donc, on devrait avoir cette réponse-là dans le devis, dans le devis de... le contrat d'étude, autrement dit, de... la portée de l'étude qui était demandée à SNC-Lavalin. On devrait avoir cette réponse-là. Mais on ne l'a pas vu encore, donc vous concluez. On va essayer de mettre la main dessus pour être capable de déposer ça avant les mémoires, puis là vous pourrez en prendre connaissance.

3790

M. MARC GILBERT:

C'est beau.

LE PRÉSIDENT:

3795

C'est beau?

M. MARC GILBERT:

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT:

3800

C'est moi qui vous remercie. Je vais maintenant inviter monsieur Jean-François Déry.
Bonsoir, monsieur.

3805

M. JEAN-FRANÇOIS DÉRY

M. JEAN-FRANÇOIS DÉRY:

3810

Bien, j'aimerais savoir si, étant donné qu'il y a des impacts à un duc-d'Albe au niveau écologique, et tout ça, si on a regardé la... il pourrait y avoir une installation, éventuellement, qui serait plutôt comme une barge ou un quai flottant qui aurait pu être installé, là, étant donné qu'on parle aussi d'un pont, là, qui a l'air d'être dans le décor, qui a l'air que tout le monde en voudrait un, là, surtout les gens de Tadoussac, là, qui ont... étant donné les impacts, là, de l'élargissement de la route et tout ça, là. Vu qu'éventuellement, il y aura peut-être un pont au cap de La Boule, bien à ce moment-là, on n'est peut-être pas obligé de mettre des installations permanentes, là, dans le parc marin, là, avec les bélugas et tout ça, là, ça a des impacts. Alors, une barge qui pourrait combler le trou pour faire le duc-d'Albe, finalement, là, est-ce que ça a été

3815

3820 pensé? Est-ce que ça a été vu?

LE PRÉSIDENT:

3825 Bon. Je sais qu'il y a des questions, dans l'étude d'impact, on mentionne entre autres, là, au sujet des pieux, entre autres, il y a une remarque au PR3.1, page 49, on dit... bon, on précise que « Le duc-d'Albe sera un système relativement flexible sous charge latérale », donc on parle de charge latérale, ça veut dire le poids du navire.

3830 **M. JEAN-FRANÇOIS DÉRY:**

Oui.

LE PRÉSIDENT:

3835 Donc, madame Beaudoin, donc, est-ce que le duc-d'Albe nécessite une installation ancrée et permanente, à ce moment-là, parce qu'ancré dans le sol?

M. JEAN-FRANÇOIS DÉRY:

3840 Bien, au lieu d'un duc-d'Albe, est-ce qu'on a pensé à remplir le trou avec une barge flottante un peu comme un quai dans une marina qui va...

LE PRÉSIDENT:

3845 On va poser la question. Madame Beaudoin.

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

3850 Ça n'a pas été... bien, dans l'étude d'impact, il y a plusieurs options qui ont été étudiées, mais je vous dirais qu'une installation flottante non fixe ne fait partie des scénarios étudiés.

LE PRÉSIDENT:

3855 Donc, compte tenu des charges latérales, par exemple, par rapport à, disons un quai ou une... parlons d'un quai qui est en caisson, par exemple. Donc, il est fixe. Donc, ça peut autoriser des charges latérales parce que c'est une masse. À la limite, on va dire que c'est une barge qui est échouée, on pourrait dire, renforcée, pour faire office de quai.

M. JEAN-FRANÇOIS DÉRY:

3860

Bien, comme...

LE PRÉSIDENT:

3865

Maintenant, vous dites « Le duc-d'Albe, lui, est un système relativement flexible sous charge latérale ». Par rapport, ça se comporte comment un duc-d'Albe qui est sous pression par rapport à un quai ou à une barge qui est fixée au sol, par exemple?

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

3870

Je vais être obligée de vérifier, là, à moins que tu as -- Oui, hein? O.K. -- on va vérifier puis on va vous revenir, là. Parce qu'avec le...

LE PRÉSIDENT:

3875

Oui, c'est ça. C'est une affirmation dans l'étude d'impact à la page 49, qu'on dit que c'est un système relativement flexible sous charge latérale parce qu'on a toute la masse, l'inertie du traversier, même s'il est en ralentissement, il reste qu'à un moment donné, il vient, il vient, il va venir s'appuyer sur le duc-d'Albe, donc ça fait une pression, donc j'imagine qu'un duc-d'Albe, ça doit être plus flexible un peu. Hein, les poteaux peuvent... puis ils reprennent leur forme initiale.

3880

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Je vais laisser monsieur Rochette, il a des éléments là-dessus.

3885

LE PRÉSIDENT:

O.K. Monsieur Rochette.

3890

M. YAN ROCHETTE:

Pour répondre à la question, c'est vrai qu'on ne l'a pas regardée, cette option-là, là. Une des raisons, aussi, c'est qu'il ne faut pas oublier qu'on a les marées. Je comprends que la barge va suivre les marées, mais il y a un franc-bord par rapport au bateau, là, la hauteur où le bandeau se trouve, où est-ce qu'on va accoster. Même si on aurait un élément flottant, ce serait un élément qui serait quand même d'hauteur, envergure, puis j'ai besoin d'avoir des défenses aussi d'attachées sur la barge. Comme vous avez mentionné, dû au fait qu'on retient le bateau

3895

3900 avec des charges latérales, ça prend de quoi de solide puis d'ancré. Le principe, c'est justement, c'est que ça ne bouge pas en période de vent puis de tempête, là, dans les mauvaises conditions.

LE PRÉSIDENT:

3905 Monsieur Locat.

LE COMMISSAIRE:

3910 Est-ce que vous pourriez vérifier s'il y a des endroits où on a utilisé une barge pour des opérations similaires?

M. YAN ROCHETTE:

Oui.

3915 **LE COMMISSAIRE:**

Merci.

LE PRÉSIDENT:

3920 On a pensé... c'est sûr que dans ma compréhension, c'est que si on fait une barge, on l'échoue, mais c'est l'équivalent de mettre un caisson préfabriqué. Donc, ça nécessite des travaux sur le fond pour s'assurer, un, que le fond est stable; deux, que c'est plat. Donc, c'est sûr que ça pose une autre dynamique. On l'a vue, même je me souvenais d'avoir vu, je fais une analogie, là, le tunnel Hippolyte-La Fontaine, c'était des caissons submersibles. Ils avaient préparé le terrain avant, le fond, le fond du fleuve, et ils déposaient ça puis c'était ancré, mais
3925 c'était quelque chose... le fond était retravaillé, tout. Donc, ça devenait quand même une structure déposée, mais qui devenait permanente. Ça a donné le tunnel Hippolyte-La Fontaine. C'est sûr, si on met une barge, là, ma compréhension, il ne faut pas que la barge flotte parce
3930 qu'elle va bouger, donc il va y avoir des chocs. À ce moment-là, ça veut dire que la barge doit être échouée, donc sur fond plat, de ce que je comprendrais.

M. JEAN-FRANÇOIS DÉRY:

Bien, moi... moi...

3935

LE PRÉSIDENT:

Sur la faisabilité d'une installation comme ça, ça revient à mettre des caissons.

3940

M. JEAN-FRANÇOIS DÉRY:

Moi, je parle d'expérience, là. Je suis marin membre du SIU puis j'ai attaché beaucoup de bateaux, là, sur des barges et puis je pense qu'une barge serait installée là avec des bras comme dans une marina, qui suivrait la marée, puis simplement que ça réglerait le problème. On n'a pas besoin de driller dans le parc marin puis tout le...

3945

LE PRÉSIDENT:

Oui, mais encore là c'est... on a une dynamique qui est peut-être un peu différente, là.

3950

M. JEAN-FRANÇOIS DÉRY:

... l'impact au niveau écologique et puis... bien, je ne sais pas au niveau des coûts, là, comment... par rapport à un duc-d'Albe comment ça coûterait une barge, là, mais en tout cas, c'est une solution.

3955

Et puis j'aurais une deuxième question.

LE PRÉSIDENT:

3960

Oui, allez-y.

M. JEAN-FRANÇOIS DÉRY:

3965

Au niveau de la construction du traversier, il me semble qu'on a acheté un Hummer puis il ne rentre pas dans la porte du garage, là, mais est-ce que lorsqu'ils ont commandé ces bateaux-là, est-ce qu'ils ont regardé l'option d'avoir un bateau électrique pour traverser le fjord comme il se fait en Norvège, par exemple, là? Ils ont un bateau électrique, étant donné qu'il est longtemps au quai, il a le temps de se recharger.

3970

LE PRÉSIDENT:

En Norvège, à votre connaissance, c'est un bateau à 100 % électrique ou c'est un bateau avec des moteurs électriques?

3975

M. JEAN-FRANÇOIS DÉRY:

Il est 100 % électrique. C'est le MF, le MF Ampere, c'est un bateau électrique qui fait... dans un fjord en Norvège, qui fait le... la traversée, là, dans un fjord qui ressemble au nôtre ici, là. C'est un bateau électrique. Ça fait qu'il va se charger d'un quai à l'autre puis il fait la traversée.

3980

LE PRÉSIDENT:

On va poser la question. Donc ici, on a un bateau, disons, hybride, on pourrait dire. Maintenant, est-ce que la technologie a été regardée pour un bateau 100 % électrique?

3985

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

On va devoir vérifier, Monsieur le Président.

3990

LE PRÉSIDENT:

On va faire les vérification. Avez-vous plus de détails pour communiquer l'information pour retrouver facilement navire-là? Parce que ça veut dire si...

3995

M. JEAN-FRANÇOIS DÉRY:

Le bateau s'appelle le MF Ampere.

4000

LE PRÉSIDENT:

... parce que s'il est électrique, à un moment donné, ça veut dire le bateau doit aller quelque part pour se recharger en électricité.

4005

M. JEAN-FRANÇOIS DÉRY:

Bien, d'un quai à l'autre. Il recharge lorsqu'il est au quai. Peut-être qu'il peut avoir des moteurs diesel pour la sécurité aussi, évidemment, là.

4010

LE PRÉSIDENT:

C'est ça. Ça, on pourra voir...

4015

M. JEAN-FRANÇOIS DÉRY:

Mais c'est un... c'est de regarder les nouvelles technologies puis d'être tourné vers l'avenir, là.

4020

LE PRÉSIDENT:

On va voir si le choix avait été examiné.

4025

LE COMMISSAIRE:

C'est sûr que... il est certain qu'avec un nom comme ça, on parle d'électricité, là, il n'y a pas de problème. Mais il y avait peut-être... mais est-ce qu'hier, vous n'avez pas indiqué qu'il y avait des obligations de faire en sorte que le navire puisse être utilisé ailleurs, où là il n'aurait peut-être pas de source de courant électrique, donc il fallait que vous ayez plus d'options?

4030

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Nous, c'est certain que... bien, pour cette option-là, pour les navires, là, de l'ensemble des navires de la flotte de la STQ, puis effectivement, Monsieur le Commissaire, c'est un élément de réponse, c'est que nos navires doivent être en mesure d'aller à différents endroits au Québec, car le ministère de la Sécurité civile pourrait, par décret, prendre un de nos navires et le déporter ailleurs pour des raisons de sécurité civile. Donc, pour ça, l'ensemble de nos navires doivent pouvoir, minimalement, fonctionner, là, au diesel, dépendamment des besoins du gouvernement du Québec à répondre à la sécurité civile des citoyens partout à travers la province.

4035

4040

LE PRÉSIDENT:

Ça répond partiellement à la question d'un bateau qui ne serait pas 100 % électrique. Mais néanmoins, je voudrais que vous vérifiiez si l'option avait été examinée, là, dans les choix de faisabilité pour le traversier.

4045

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Oui, Monsieur le Président.

4050

LE PRÉSIDENT:

Très bien, je vous remercie. Alors, ça vous va, monsieur Déry?

4055

M. JEAN-FRANÇOIS DÉRY:

C'est tout.

4060

LE PRÉSIDENT:

Je vais maintenant inviter madame Marjorie Deschênes.

4065

Mme KARINE LAVOIE:

Elle est partie.

4070

LE PRÉSIDENT:

Elle est partie? Très bien. Alors, c'était la dernière personne qui était inscrite. Donc, la question que je voudrais examiner, maintenant, vu que tout le monde qui était au registre est passé, mais... Pardon? O.K., donc je n'avais pas la liste complète.

4075

Bien, en fait, c'est les deux noms que j'avais, mais c'est ça que je veux discuter parce que je voyais une mention sur la fermeture du registre, donc c'est ça que je veux discuter avec les gens ici. C'est sûr que là, les questions, on a vu qu'il y avait beaucoup d'échanges, beaucoup, beaucoup de prises de position. C'est sûr que si on dit « On siège ce soir », c'est pour aller chercher de l'information qu'on a ici. Si c'est pour, disons, discuter, comme je vous dis, ce n'est pas la place. C'est la deuxième partie qui est faite pour ça. Donc, si la commission siège ce soir, c'est vraiment parce qu'on a des questions, vraiment des questions où on peut aller chercher de l'information, de façon raisonnable, là, en lien avec le projet et les personnes-ressources qui sont ici. Parce que ça, j'avais la question, monsieur Pierre Breton, que j'avais une note ici de messieurs Brisset et Breton, là, je les ai sur le papier vert. Je peux vous inviter, mais avant de vous inviter à poser des questions, c'est pour dire : bien, est-ce qu'on siège ce soir ou on siège seulement cet après-midi et on finit vers 5 h-5 h 30 et on évite de siéger ce soir? Alors, c'est la question que je suis en train de me poser.

4080

4085

Alors, sur ce, je vais inviter monsieur Brisset qui est la prochaine personne qui est inscrite au registre. Alors, monsieur Brisset.

4090

M. PIERRE BRISSET

4095

M. PIERRE BRISSET:

4100

Rebonjour, Monsieur le Président. Alors, je vais poser une question sur la première question que vous avez posée, sur la page 32, la fameuse page 32, avec ce que vous appelez la... « ensemble d'observations des baleines, incluant les baleines bélugas ». Et puis on remarque sur cette image-là, qui m'a beaucoup frappé, c'est que sur l'image, toute la collection de baleines arrête à un demi-kilomètre de la ligne du traversier, qui est complètement à gauche de l'image. Puis on sait très bien que les baleines bélugas montent beaucoup à la baie Sainte-Marguerite plus loin. Alors, je ne sais pas s'il y a un système de transport aérien pour les traverser au-dessus de la ligne des traversiers puis atterrir de l'autre côté. Je ne comprends pas ce graphique-là où, subitement, ça arrête où normalement il devrait y avoir le plus d'observations. Alors, peut-être que ça pourrait être rajouté à votre question de ce matin, plus tôt : avec les trucs rayonnants, comment ça se fait que la ligne d'observation arrête à un demi-kilomètre avant la ligne des traversiers?

4105

4110

LE PRÉSIDENT:

D'ailleurs, c'est pour ça que... le représentant de Parcs Canada n'est plus ici, mais on lui a demandé...

4115

M. PIERRE BRISSET:

Oui, c'est ça, c'est ça.

4120

LE PRÉSIDENT:

... eux, c'était quoi leurs données d'observations, justement, pour voir la comparaison.

4125

M. PIERRE BRISSET:

C'est ça, mais c'est rajouter cet élément-là de : étrangement, ça arrête subitement sur la feuille, comme vous le voyez bien, à un demi-kilomètre.

4130

LE PRÉSIDENT:

Ça, on pourrait demander cet aspect-là à madame Beaudoin.

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

4135

Donc, ce que je comprends, Monsieur le Président, on veut savoir, dans le fond, la méthodologie puis aussi la portée de l'observation?

LE PRÉSIDENT:

4140

C'est ça, comment ça que, disons, qu'on voit qu'il y a une concentration qui semble... bien, on voit qu'il y a une fréquentation qui semble se concentrer lorsqu'on approche de la baie de Tadoussac, puis après la baie de Tadoussac, bien on voit qu'il n'y a plus de présence, donc est-ce que c'est observé? Est-ce que l'observation se poursuivait plus loin, vers les traversiers puis qu'on constatait que les mammifères marins étaient portés à arrêter à l'entrée de la baie? Est-ce que... on sait qu'il y en a qui continuent, effectivement, puis on s'est dit « On sait qu'il y en a qui vont visiter plus loin dans le fjord »? Donc, à ce moment-là, est-ce que c'est parce que les données du centre d'observation ne portaient pas, disons, en amont dans le Saguenay? Alors, ce serait quoi le motif?

4145

4150

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Donc, on va vérifier la zone d'observation, ainsi que la méthodologie.

4155

LE PRÉSIDENT:

C'est ça. Puis nous, de notre côté, lorsqu'on va recevoir l'information de Parcs Canada, si c'est clair, c'est clair; si on a des questions, on pourra poser des questions par écrit à Parcs Canada là-dessus.

4160

M. PIERRE BRISSET:

Oui, c'est ça. C'est parce que... oui, vous avez parfaitement raison parce que normalement, les zones les plus affectées par les bélugas, c'est oui, la traverse, la ligne des traversiers qui paraît comme étant vierge, blanc et inaffecté. Bon, en tout cas, j'apprécie votre réponse.

4165

LE PRÉSIDENT:

D'ailleurs, hier, le représentant, c'était quoi déjà son nom... de Parcs Canada, a dit: « Bien, pour que les... »

4170

LE COMMISSAIRE:

4175 Beaufiles.

LE PRÉSIDENT:

4180 Monsieur Beaufiles disait: « Bien, les traversiers, ou la navigation, fait que, bon, des problèmes de communication font que des fois, ils peuvent... les bélugas vont modifier leur trajectoire pour éviter les traversiers puis ça peut couper un peu les communications, ça fait qu'ils peuvent changer leur comportement en fonction de la navigation. » C'est ce qui ressortait.

LE COMMISSAIRE:

4185 Ce qui pourrait être intéressant de savoir dans la réponse de Pêches et Océans : sur la méthode, la figure semble aussi, je crois, suggérer que les lectures sont centrées à partir de Pointe-Noire. Mais bon, ils nous l'expliqueront, à ce moment-là...

LE PRÉSIDENT:

4190 C'est ça.

LE COMMISSAIRE:

4195 ... quelle est la méthode qu'ils ont utilisée. Et ça pourrait expliquer, peut-être, pourquoi ça ne va pas tellement loin en amont du fjord du Saguenay.

LE PRÉSIDENT:

4200 Quel est le champ d'observation...

LE COMMISSAIRE:

4205 Mais bon, je ne veux pas répondre à leur place, là, mais c'est ce qu'on entend justement.

M. PIERRE BRISSET:

Au moins se rendre jusqu'au traversier qui est très visible de la Pointe-Noire.

4210

LE PRÉSIDENT:

Bien, c'est pour ça qu'on a demandé à Parcs Canada...

4215

M. PIERRE BRISSET:

On est d'accord, en tout cas.

4220

LE PRÉSIDENT:

... lui, ses observations de fréquentation.

4225

M. PIERRE BRISSET:

C'est beau. Alors, la deuxième question, c'est relatif au service des traversiers que, comme a expliqué madame Beaudoin, c'est un service offert à tout le Québec dans son ensemble. Ma question, c'est qu'il y a beaucoup de traversiers qui ont été livrés en 71, qui doivent être remplacés. Il y a une petite correction à faire, c'est qu'à Sorel, il y en a seulement un qui était livré en 71, le Catherine-Legardeur, qui a été livré en 85, a passé radoub, ou en tout cas, bref, restauration récemment, alors lui, il ne va pas être -- « elle », excusez-moi, parce que c'est une madame -- ne va pas être remplacée. Alors, le remplacement des traversiers, c'est effectivement, ce qui peut arriver, c'est qu'on entend beaucoup parler de nouveaux projets de traversiers. Par exemple, à Québec, j'ai suggéré au maire Labeaume qu'au lieu d'un troisième traversier, qu'ils fassent comme à Vancouver, qu'ils fassent une traverse maritime, comme les traversiers là-bas, ça s'appelle le SeaBus, pour éviter le troisième navire. Et donc, les... la recirculation des nouveaux... des traversiers existants, même les nouveaux, si jamais il y a le pont, pourrait accommoder cette situation, d'accommoder les... ce qu'on appelle les SRB à Québec pour traverser le fleuve.

4230

4235

4240

LE PRÉSIDENT:

Ça a été déjà discuté. Bien, je ne sais pas si elle fonctionne encore, mais il y avait une navette estivale qui avait été testée, là.

4245

M. PIERRE BRISSET:

En tout cas, bref, c'est de dire d'optimiser les traverses fluviales. Puis la question que j'ai, j'ai entendu parler que monsieur le ministre délégué, dont le nom m'échappe -- excusez mon âge -- on a parlé d'une traverse permanente entre la Rive-Sud et la Rive-Nord, entre

4250

4255 Baie-Comeau puis Québec, qui partirait probablement du port de mer profond à... d'eau profonde à Cacouna et pour faire l'équivalent sur la Rive-Nord d'un port de mer... d'eau profonde. C'est seulement dans l'estuaire que ça peut se faire, autrement, on peut parler de centaines de millions de dollars.

Je voudrais savoir où est rendu... si cette étude a avancé puis si ce serait possible d'avoir plus d'informations dessus.

4260 **LE PRÉSIDENT:**

Ça, c'est un projet qui serait...

4265 **M. PIERRE BRISSET:**

Oui, ça a été annoncé par le ministre.

LE PRÉSIDENT:

4270 ... sous la responsabilité de la Société des traversiers?

M. PIERRE BRISSET:

Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT:

4275 Madame Beaudoin.

M. PIERRE BRISSET:

4280 Et je sais que Saint-Siméon–Rivière-du-Loup voudrait bien avoir à l'année longue leur traverse, mais le problème, c'est que les quais se trouvent dans les zones où les glaces s'accumulent à cause des faibles profondeurs d'eau, tandis que pour avoir ce type de service là comme entre Baie-Comeau puis la Rive-Sud, Matane ou Godbout, c'est que les ports sont ajustés...

4285 **LE PRÉSIDENT:**

En eau profonde, oui.

4290

M. PIERRE BRISSET:

... en eau profonde. Et la seule façon de mettre un port en eau profonde et réutiliser un des deux quais à Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine, ça serait d'arriver dans la zone où il y a des eaux profondes qui permettraient ce service-là. Alors, ma... c'est une curiosité personnelle, peut-être, ça n'a rien à voir avec la Société du pont ni rien.

4295

LE PRÉSIDENT:

Madame Beaudoin. Si vous pouvez faire des vérifications à ce sujet-là.

4300

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Donc, si je comprends bien, on aimerait savoir s'il a été envisagé d'avoir une traverse entre Cacouna et Tadoussac?

4305

M. PIERRE BRISSET:

Cacouna-Tadoussac ou Baie-Sainte-Catherine, ou entre les deux.

4310

LE PRÉSIDENT:

À l'année longue.

4315

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Oui, ou entre les deux. Oui, c'est ça.

M. PIERRE BRISSET:

4320

C'est ça, entre l'estuaire puis...

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

Entre l'estuaire et Cacouna?

4325

M. PIERRE BRISSET:

C'est ça.

LE PRÉSIDENT:

4330

Mais à l'année longue, c'est ça.

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

4335

Donc, je vais vérifier. Ce n'est pas une information que j'ai en ma possession...

M. PIERRE BRISSET:

4340

Non, je comprends. C'est juste de...

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

... mais on va vérifier. Cacouna-Tadoussac ou Baie-Sainte-Catherine.

4345

LE PRÉSIDENT:

Si c'est des projets à l'étude.

M. PIERRE BRISSET:

4350

Oui. Alors, je vous remercie beaucoup, Monsieur le Président. Je ne pense plus que je vais me réinscrire. J'ai pas mal tout posé mes questions.

LE PRÉSIDENT:

4355

Bien, c'est ça que je voulais discuter, entre autres. C'est pour ça que je vais... j'avais monsieur Breton et vous qui s'étaient inscrits. C'est pour ça que je voulais discuter si, à ce moment-là, il y a une pertinence encore de poursuivre un peu plus tard, exemple jusqu'à 5 h 30, et de ne pas tenir de séance le soir, ou de finir incessamment avec monsieur Breton puis on reprend à 19 h ce soir puis on aborde quelques questions encore en début de soirée. Ou si on peut dire « On poursuit une autre heure, mais on ne siège pas ce soir », ça dépend un petit peu de vous puis de monsieur Breton.

4360

M. PIERRE BRISSET:

4365

Moi, je n'ai plus rien à demander.

LE PRÉSIDENT:

4370

Très bien. Ça fait que...

M. PIERRE BRISSET:

4375

Je vais laisser mon collègue, monsieur Breton.

LE PRÉSIDENT:

4380

Très bien. Je vais...

M. PIERRE BRISSET:

Parce qu'éventuellement, je vais retourner à Montréal.

4385

LE PRÉSIDENT:

Je vais voir ça avec monsieur Breton. Alors, monsieur Breton, si vous voulez vous avancer.

4390

M. PIERRE BRETON

M. PIERRE BRETON:

4395

Ça va être les dernières, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT:

4400

Alors, rebonjour monsieur Breton.

M. PIERRE BRETON:

Bonjour, Monsieur le Président. Inquiétez-vous pas, on s'excuse, on a peut-être creusé un peu trop, mais enfin.

4405

Dans un premier temps, j'aurais peut-être dû la poser tantôt. C'est dans le même ordre que tantôt. On vient ici pour cueillir de l'information. On aimerait avoir de l'information concernant les quais. Les quais qui ont été cédés par le gouvernement fédéral au gouvernement du Québec ou

4410 à la Société des traversiers directement il y a quelques années. On aimerait savoir le coût de
rénovation des quais, qu'est-ce qu'il a été et qu'est-ce qu'il est prévu... en quelle année est-ce
qu'il est prévu de refaire les quais? Dans les documents, le document numéro 7, qu'on a posé,
déposé à l'arrière, on disait que les quais étaient à refaire en 2019 pour Tadoussac, en 2029
pour Baie-Sainte-Catherine.

4415

LE PRÉSIDENT:

O.K.

M. PIERRE BRETON:

4420 On aimerait avoir le détail de ça, les coûts prévisibles de réfection de ces deux quais-là.

LE PRÉSIDENT:

Qu'en est-il maintenant, O.K. Madame Beaudoin.

4425

Mme ISABELLE BEAUDOIN:

4430 Je vais devoir vérifier, là, parce que nous, quand on a fait l'étude d'impact, c'était
précisément sur le duc-d'Albe, donc je n'ai pas l'information. Donc, on me dit, si je comprends
bien la question, c'est de vérifier s'il va y avoir réfection des quais de Tadoussac en 2019 et
Baie-Sainte-Catherine en 2020 et les coûts.

LE PRÉSIDENT:

4435 Entre autres. C'est ça, si les travaux que vous avez faits récemment, est-ce que ça
comprendait, à ce moment-là, des travaux avancés, pour éviter de refaire des travaux? Donc, ça
serait éclaircir ce point-là.

M. PIERRE BRETON:

4440

Peut-être pour simplifier, c'est dire « Écoutez »...

LE PRÉSIDENT:

4445 Et c'est quoi les coûts prévus, le cas échéant.

M. PIERRE BRETON:

4450 Ils ont coûté combien, les quais? Le réaménagement des quais dans les 10 dernières... ou les 20 dernières années. Je ne sais pas quand est-ce qu'il a été fait, exactement, là, au début des années 2000. Ils ont coûté combien puis combien... quand et combien ça coûtera de faire les nouvelles rénovations.

4455 **LE PRÉSIDENT:**

C'est ça. Donc, pour l'instant, comment ça a coûté dans les dernières années, y compris les travaux récents, et est-ce que des travaux sont projetés en 2019-2020, et ce serait de l'ordre de quel montant.

4460

M. PIERRE BRETON:

Je le dis toujours dans le même esprit de l'analyse avantages/coûts sur 40 ans. On essaie d'évaluer les coûts puis on n'a pas cette information-là.

4465

LE PRÉSIDENT:

Je comprends. On va essayer de vous accommoder pour...

4470

M. PIERRE BRETON:

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT:

... trouver le maximum d'informations.

4475

M. PIERRE BRETON:

Peut-être dernier commentaire...

4480

LE PRÉSIDENT:

Oui.

4485

M. PIERRE BRETON:

4490

Moitié commentaire, moitié question. Vous remarquez qu'il n'y a pas beaucoup de monde dans la salle. On est à des centaines de kilomètres des principaux usagers. Alors, à titre, peut-être pour le futur, s'il était possible lorsqu'il est question de la traverse de Tadoussac, même si c'est seulement un poteau, s'il était possible... on sait qu'il y a 60 % des utilisateurs de la traverse de Tadoussac qui proviennent de plus de 200 kilomètres d'ici, là, à partir de Baie-Comeau en montant, et -- de 100 kilomètres, je m'excuse, mais enfin, 200 kilomètres, oui, Baie-Comeau -- ça, c'est selon l'étude, l'étude d'impact et on a à peu près 90 % des gens qui viennent de Québec et plus loin quand ils viennent desservir la région à partir de cette partie-là de la côte du Québec.

4495

Alors, ma préoccupation, c'est si c'est possible de trouver un moyen, éventuellement, pour la commission ou des commissions ultérieures, je comprends que les limites de la commission ne permettraient pas ça, ce coup-ci, mais dans les...

4500

LE PRÉSIDENT:

4505

C'est rattaché à notre mandat. Mais c'était un peu, tantôt, dans l'échange qu'on avait, hein, en disant « Qu'est-ce qu'on peut dire, là? » Je vais encore revenir avec l'exemple de la consultation publique, du besoin de discuter publiquement, donc qui avait été manifesté à plusieurs reprises dans le dossier de l'échangeur Turcot. La commission en avait parlé. C'est toujours une question de mandat, qui le reçoit, qui l'exécute, c'est un peu ça. Écoutez, vous nous faites des représentations. Nous, c'est sûr, comme je vous dis, on est dans le mandat et quand ils ont des préoccupations qui reviennent, on va en... c'est sûr qu'on en parle, mais je ne peux pas m'engager à ce stade-ci, qu'est-ce qu'on va dire exactement, quel traitement on va en faire, mais habituellement, quand il y a des préoccupations récurrentes qui reviennent, on en parle.

4510

Mais c'est sûr que de la façon qu'on le dit, on ne dit pas: « Le gouvernement, il devrait consulter », ça va tomber, en bon français, entre les craques du plancher. On interpelle, habituellement, un ministère. C'est quel ministère, c'est sa mission de faire ça? On va dire « On va interpeller tel ministère en disant "Ce ministère-là, compte tenu de ça, ça, ça, ça, devrait... il serait judicieux" », on choisit nos mots pour insister qu'il y a un besoin de... Donc, comme vous vous dites, c'est sûr que... j'ai vu ça sur Facebook aussi, récemment, qu'il y a des gens qui disaient : « Ah, il faudrait que le BAPE aille siéger, vu que ça va être question du pont, il faudrait que le BAPE aille siéger à Baie-Comeau puis à Sept-Îles. » Mais c'est ça, notre mandat n'est pas sur le pont. Mais c'est sûr que si le gouvernement dit: « On veut refaire une évaluation sur la pertinence du pont puis on veut voir c'est quoi la réceptivité du public, y compris les gens de Tadoussac, mais de Baie-Comeau, Forestville et autres », que là, le gouvernement pourrait dire « On va donner un mandat, soit au BAPE, soit à un autre organisme de consulter la population

4515

4520

4525 pour aller chercher, disons, c'est quoi l'air du temps et de voir, à ce moment-là, comment on
emmagine un projet. » Parce qu'on voit toujours aussi, de toute façon, il y a des besoins, il y a
des revendications plus loin sur la 138, et cetera. Donc, on voit souvent dire: « Bien, c'est quoi
vos priorités? » Ils disent au milieu, hein on le voit souvent en politique. Le politicien arrive:
4530 « Définissez-nous vos priorités, on a tel montant d'argent, alors c'est quoi vos priorités? » On est
conscient de ça, mais il reste que faites-nous vos représentations dans vos mémoires et on va
pouvoir voir qu'est-ce qu'on va dire dans le rapport sur l'intérêt et la pertinence de faire un
exercice. Mais nous, on n'est pas mandaté pour le faire. Mais je vous comprends parfaitement,
là. Il ne faut pas penser que la commission est insensible, là, mais on a notre mandat, on
respecte les mandats qui sont donnés par le ministre. Mais après ça, bien comme je disais
4535 tantôt, en conclusion, on peut dire « Mais par ailleurs », « Mais encore, il y a un besoin pertinent
qu'on estime justifié, pertinent de... ».

M. PIERRE BRETON:

4540 Mais en fait... on apprécie beaucoup avoir la chance de vous parler aujourd'hui. J'essayais
simplement... vous avez parlé de l'échangeur Turcot, j'essayais simplement de souligner que
contrairement à Montréal, quand il y a une audience puis que les gens ont peut-être une
demi-heure à faire ou une heure et demie dans le trafic, mais ici, les gens, quand ils se
déplacent, c'est des centaines de kilomètres aller, des centaines de kilomètres revenir et...

4545

LE PRÉSIDENT:

Non.

4550

M. PIERRE BRETON:

... et ça commande des audiences avec moins de monde, mais un peu... éparpillé un peu
partout, mais on apprécie beaucoup le fait que vous vous soyez déplacés, qu'on ait pu échanger
là-dessus, que vous nous ayez écoutés puis on peut quand même espérer que vous allez nous
4555 entendre. Alors, merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT:

C'est moi qui vous remercie de votre participation sur la commission.

4560

LE COMMISSAIRE:

Merci, mais comme on vous a dit au début, on a hâte d'échanger avec vous le 8 décembre.

4565 Parce que c'est là que vous allez nous présenter vos opinions et là, nous, on va tenter... et c'est
pour ça que c'est important que vos rapports arrivent assez tôt, vos mémoires, pour qu'on puisse
échanger avec vous, aller en profondeur avec ce que vous exprimez pour être certain que quand
on va rassembler vos opinions, qu'elles soient clairement établies dans le document qui
4570 concerne le chapitre entre autres sur le citoyen, là. Donc, on compte bien vous revoir et là vous
aurez le temps d'expliquer en long et en large votre pensée.

M. PIERRE BRETON:

Oui.

LE COMMISSAIRE:

4575 15 minutes, par contre.

M. PIERRE BRETON:

4580 La journée va être longue. Oui, c'est ça, c'est ça. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT:

4585 C'est pour ça qu'on les lit d'avance. Les mémoires sont déposés intégral, c'est pour ça
qu'on suggère aux gens, quand il font un mémoire: « Mettez l'information, faites-en une
synthèse, après ça, on va échanger avec vous ».

4590 Aussi, c'est important de s'inscrire le plus tôt possible. Je motive toujours les
coordonnatrices, lorsqu'elles contactent les gens, d'y aller par ordre d'inscription, premier arrivé,
premier servi, pour choisir les plages de l'audience. Ça fait que des fois, quelqu'un peut dire « Je
veux passer à 19 h 30, mais pas à 23 h. Donc, on incite les gens à s'inscrire le plus tôt possible,
donc la récompense, c'est que vous êtes les premiers à choisir.

4595 Ça fait qu'on vous invite à venir présenter des mémoires. On va écouter. On lit les
mémoires, on va échanger avec vous pour faire... avoir des précisions sur votre pensée ou... on
teste des choses, comment vous voyez telle chose.

4600 C'est sûr que comme mon collègue me fait souligner en disant « Si on... » bon, disons
qu'on est en voie de fermer la séance de cet après-midi. On ne siégerait pas ce soir. Par contre,
si vous avez des questions posables, c'est-à-dire qu'on est capable d'avoir... c'est toujours le défi
de dire quand vous dites « Ah, faire telle étude », bien souvent, ça veut dire « Oui, c'est... », tout

4605

se fait, mais des fois ça peut prendre six mois, un an. Même, des fois, surtout si c'est une étude complexe, bien ça veut dire qu'il faut quasiment que le Ministère aille en appel d'offres, donc on n'aura pas les réponses avant six mois.

4610

Alors, si vous avez encore des questions par écrit, vous pouvez les poser, si vous avez encore des questions qui ne seraient pas répondues, mais on demande votre collaboration. C'est sûr que c'est nous qui sommes le juge, c'est-à-dire « Bien ça, on peut la poser; ça, on ne peut pas la poser », on peut vous donner l'option, si demain matin, vous vous levez « Ah, il reste cette maudite question-là, je ne l'ai pas posée, j'aurais dû la poser », donc on peut donner la possibilité aux gens qui le désirent de nous envoyer des questions par écrit. Là, on est mercredi soir. Habituellement, c'est important, si on veut pouvoir avoir une réponse qui est utilisable pour les mémoires, donc les gens nous envoient rapidement ces questions, ces questions-là. C'est pour ça que -- c'est quoi ce bruit-là? C'est une alarme quelconque, hein? -- Donc, ça veut dire que là, on est le 9, on est le 9 novembre, donc si on dit au plus tard lundi prochain, idéalement on pourrait dire lundi à midi, donc dans le calendrier, lundi prochain, ça fait... si on est le 9, donc lundi, ça serait quoi? Le 14? C'est ça, c'est bien le 14. Donc, envoyez-nous des questions par écrit d'ici lundi le 14, on va les regarder. Habituellement, si elles ont déjà été posées, on ne les reposera pas à nouveau aux personnes-ressources, au promoteur. Si, à ce moment-là, on voit que c'est faisable de les poser pour obtenir rapidement, on va les poser.

4615

4620

4625

4630

Bien entendu, il faut que, j'insiste, il faut qu'elles puissent être posables pour avoir une réponse. Ce qu'on fait aussi, on invite les gens en disant : « Surveillez. » Disons que pour le traitement des questions, bien à ce moment-là, nous, on les met en ligne. À ce moment-là, c'est une cote, les DQ, c'est des questions envoyées par la commission aux personnes-ressources. Ça, c'est une cote qui s'appelle le DQ sur le site Internet de la commission. Puis disons que c'est la DQ1 puis quand on reçoit la réponse, c'est DQ1.1. Donc, on invite les gens à suivre régulièrement parce qu'on ne peut pas donner d'échéance précise, savoir quand est-ce que la réponse est envoyée.

LE COMMISSAIRE:

4635

Naturellement, les seules questions qui seront déposées seront celles qui ont été retenues par la commission.

LE PRÉSIDENT:

4640

C'est ça. Donc, les questions DQ, ce sont les questions autorisées par la commission. Entre-temps, il peut y en avoir, donc ça peut être pêle-mêle, hein. Ça pourrait avoir... on envoie un DQ1 à la Société des traversiers, il y a quatre questions, bien il y en a deux, c'est de la

4645

commission puis deux, c'est du public, là, mais normalement, on va essayer de les poser de façon neutre. On veut essayer de les garder neutres pour ne pas que personne ne puisse faire des... « Ah, c'est une question de la commission, on... puis ça, c'est une question du public. » C'est pour ça que des fois, on peut en faire des petits traitements.

4650

Et c'est important, c'est ça, quand les gens adressent des questions par écrit, essayez d'éviter le jugement de valeur parce qu'à ce moment-là, on ne veut pas non plus les censurer non plus, alors à ce moment-là... sauf que les gens... je ne veux pas dire que les gens vont être de mauvaise foi, mais la nature humaine étant ce qu'elle est, des gens peuvent dire « On va essayer de donner un meilleur service à la commission que... », pour bien paraître. Donc, c'est important de poser des questions de façon factuelle. À ce moment-là, on les met avec nos questions puis c'est pêle-mêle avec nos questions. C'est des petites stratégies qu'on utilise justement dans notre questionnement pour qu'il y ait un traitement équitable des questions qu'on envoie par écrit.

4655

Donc, on demande la collaboration des gens pour faire une question la plus neutre possible. Pas trop gros préambule non plus.

4660

M. PIERRE BRETON:

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT:

4665

C'est moi qui vous remercie.

MOT DE LA FIN

4670

LE PRÉSIDENT:

4675

Donc, ceci me permet de faire un petit discours qu'on appelle le discours de fermeture de la première partie de l'audience publique, mais encore là, avec une petite nuance. Je déclare, donc, que le registre est fermé et ceci clôt officiellement la partie de... première partie de l'audience publique, la première partie qui est orale, parce que là, on autorise des questions par écrit jusqu'à lundi. Ça veut dire que techniquement, la première partie de l'audience publique, vu qu'on autorise des questions par écrit, va se terminer le 14, 14 novembre prochain. La première partie se termine là.

4680

Là, déjà, on avait... on s'était assuré qu'on laissait quatre semaines entre les deux parties de l'audience, quatre semaines plus quelques jours. Nos règles de procédures disent que c'est 21 jours minimum. Là, on a laissé à peu près un mois, une trentaine de journées, donc c'est pour ça que c'est important de dire, on laisse 21 jours entre la fin de la première partie puis le début de la deuxième. Donc, à partir du 14 novembre, on compte que c'est la fin de la première partie et là, on se retrouve après ça au mois de décembre pour les mémoires. Donc...

4685

4690

D'ailleurs, il y a quelques informations complémentaires, donc notamment de la part de la Société des traversiers, quelques-unes du côté des personnes-ressources qu'on va être en... on est en attente de recevoir. Donc, la commission compte... on demande la collaboration de tous pour recevoir dans les prochaines 24, 48 heures les réponses. Si des fois il y a des délais du côté des personnes-ressources qui sont additionnels, bien là, faites-nous signe puis on va regarder. On comprend qu'il peut y avoir des contraintes, ça demande un traitement ou ça demande à parler à quelqu'un d'autre. Bon.

4695

Ces renseignements sont aussitôt rendus publics afin qu'ils soient utiles à la préparation des mémoires et à l'expression des opinions des participants au moment de la deuxième partie de l'audience publique qui aura lieu normalement au restaurant La Bolée à Tadoussac, le mardi, à compter du mardi 6 décembre à 19 h.

4700

Entre-temps, la commission, bien entendu, nous, on va poursuivre nos travaux, on va débriefer l'audience dans les prochains jours, et cetera. Donc, comme je l'ai dit, on consent à recevoir des questions jusqu'à lundi prochain. Il appartient à la commission, comme je l'ai mentionné, d'apprécier l'intérêt que les questions présentent pour les travaux de la commission et de déterminer si les informations qui sont déjà fournies suffisent pour y répondre. Donc, c'est sous la discrétion de la commission. Les questions et les réponses, ainsi que les nouveaux documents obtenus seront déposés officiellement et rendus publics.

4705

4710

Tout à l'heure, j'ai mentionné qu'il y avait des documents, il faut qu'on vérifie les droits d'auteur. Par contre, il y a des parades qu'on va dire qu'on peut parfois faire si c'est un document déjà qui est disponible sur Internet, à ce moment-là, on met l'hyperlien. Donc, ça règle la question des droits d'auteur. On essaie de quand même d'être... d'élargir l'accessibilité des documents tout en respectant les droits d'auteur. Donc, on peut jouer parfois avec ces paramètres-là lorsque ce sont des études qui sont déjà diffusées par un site Web, bien là on met l'hyperlien vers le site Web. À ce moment-là, on respecte toute la question des droits d'auteur, mais on n'a pas joué... on n'a pas téléchargé de document et le mettre sur notre site Web.

4715

D'ailleurs, le BAPE lui-même est très chatouilleux. Nos rapports qu'on dépose sont sur notre site Web, donc s'il y a des... quand on s'aperçoit que des gens prennent nos rapports, les

4720

téléchargent puis les mettent sur leur site Web, bien normalement, on va avoir tendance à communiquer avec eux pour leur dire : « Écoutez, mettez donc plutôt l'hyperlien pour venir sur le site Web du BAPE. » Donc, vous voyez qu'il y a moyen d'améliorer l'accessibilité aux documents, mais il y a quand même des limites. Donc, l'ensemble du dossier est disponible dans les centres, également, de consultation dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle et également dans le site Web du BAPE.

4725

4730

Je vous rappelle qu'il est important de manifester votre intention de déposer et de présenter un mémoire écrit ou une opinion verbale auprès de madame Caroline Cloutier qui est à l'arrière de la salle, qui est notre coordonnatrice, au plus tard le 25 novembre prochain. L'objectif vise à préparer l'horaire de la deuxième partie de l'audience publique.

4735

En deuxième partie, la disposition de la salle sera différente de ce qu'on a actuellement. Donc, il y aura... seule la table des participants et celle de la commission vont demeurer en place, nonobstant aussi une table pour les analystes. Le promoteur et les personnes-ressources qui souhaitent être présents, bien entendu, sont les bienvenus, toutefois ils ne seront plus appelés à intervenir devant la présente commission. Je le rappelle, la deuxième partie est réservée, consacrée à la présentation des opinions des citoyens, des groupes et des municipalités, des organismes municipaux ou paramunicipaux sur le projet et ses répercussions. Donc, on est inclusif.

4740

4745

J'accorderai normalement 15 minutes de présentation. Donc, on va essayer d'être équitable avec les gens. Il va de soi que mon collègue et moi pourrons échanger avec vous pour préciser et éclaircir certains points de votre commission. On se fait un horaire, on essaie de le respecter. On peut jouer un petit peu, mais on est quand même aussi... on veut être équitable avec tout le monde. C'est pour ça que si vous faites un mémoire volumineux, il n'y a pas de problème, mais faites-en une synthèse que vous nous présenterez à l'intérieur de 15 minutes.

4750

Les mémoires demeurent confidentiels jusqu'au moment de leur présentation devant la commission. S'il y a des gens qui déposent un mémoire sans le présenter, donc les mémoires qui ne seront pas présentés vont être déposés à la fin de la deuxième partie de l'audience publique.

4755

Par ailleurs, le BAPE a élaboré des règles de participation visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Elles portent notamment sur le respect du droit d'auteur, donc on revient encore là-dessus, et sur le respect de la vie privée des personnes. Ça a l'air bête à dire, mais si vous mettez des photographies dans votre mémoire puis qu'on voit des visages, des gens proches qui peuvent être reconnus, on va être obligé de communiquer avec vous pour dire « On a un problème, il faudrait que vous retiriez ces photos-là parce qu'on ne

4760

veut pas se faire... recevoir des plaintes qu'on diffuse des personnes qui sont... tu sais, des passants, par exemple, qui se sont fait photographier. » Ça aussi, ça fait partie encore du respect de la vie privée. Donc, vous pouvez mettre des photos, mais... une photo de paysage, il n'y a pas de problème.

4765

Ces règles de participation sont disponibles dans le site Web du BAPE, elles sont aussi contenues dans un document disponible à l'accueil.

4770

Il existe trois façons d'exprimer votre opinion : déposer un mémoire et le présenter en séance publique, déposer un mémoire sans le présenter, exprimer verbalement votre opinion en séance publique sans déposer de mémoire. Dans tous les cas, vous signifiez votre intention à la commission, à la coordonnatrice. De façon à ce que la position d'un organisme soit communiquée le plus fidèlement possible à la commission, il est recommandé qu'il dépose un mémoire. S'il doit être présenté, l'organisme désigne la personne autorisée à le présenter en indiquant la fonction qu'elle occupe. C'est pour que ça soit clair qui parle au nom de qui.

4775

Pour vous aider à préparer votre présentation verbale ou votre mémoire, le BAPE met à votre disposition un document décrivant les modalités de participation à l'audience publique et les modalités plus particulières au mémoire. Il peut être consulté dans le site Web du BAPE. Il est également disponible à l'accueil à l'arrière.

4780

Vous devrez transmettre un avis d'intention, je le redis encore une fois, donc d'ici le 25 novembre prochain. Et vous avez un formulaire *Avis d'intention*, il est disponible à l'accueil. Et aussi, vous avez un formulaire électronique dans le site Web du BAPE.

4785

Je vous sensibilise aussi, c'est important, c'est que nous, on dépose intégralement les mémoires. On recommande aux gens, lorsqu'ils font le formulaire ou qu'ils transmettent un mémoire, de mettre leurs coordonnées personnelles, c'est-à-dire leur adresse et numéro de téléphone à part. Si les gens mettent leur numéro de téléphone dans le mémoire, bien ça veut dire que toute la planète va pouvoir connaître le numéro de téléphone de la personne, donc mettez vos coordonnées personnelles dans le formulaire de transmission du mémoire, mettez pas ça dans le mémoire. C'est sûr que si vous vous dites: « Je veux absolument mettre mon adresse personnelle dans mon mémoire », bien là, c'est votre choix, mais on vous sensibilise. C'est pour ça qu'on invite à regarder les règles recommandées pour les mémoires.

4790

Alors, pour nous permettre de prendre connaissance de votre mémoire et de bien comprendre votre opinion, je souhaite que vous transmettiez votre mémoire au secrétariat de la commission au plus tard le 1^{er} décembre à 16 h.

4795

4800 À nouveau, nous tenons à souligner que le Bureau d'audiences publiques s'est muni d'une
Déclaration de service aux citoyens et que l'organisme met à votre disposition un questionnaire
afin d'évaluer la qualité des services offerts. La première question porte sur le moyen de
transport, comme je l'ai mentionné. On veut faire... c'est nouveau, on ne posait pas la question
avant, mais là on veut essayer de faire une comptabilisation au niveau des gaz à effet de serre;
4805 le public se véhicule comment. C'est sûr que dans les grandes villes, c'est peut-être plus
pertinent qu'ici parce que dans les grandes villes, on a des transports en commun.
Normalement, on essaie de mettre les salles d'audience proches d'un... des lignes d'autobus ou
de métro, là, selon où est-ce qu'on est. C'est sûr qu'ici, c'est peut-être moins pertinent parce que
les modes de transport sont moins variés, mais maintenant on le demande pour toutes les
4810 commissions, parce qu'on veut essayer d'avoir une idée des modes de déplacements des gens.

Pour terminer, je remercie le porte-parole du promoteur, madame Beaudoin et son équipe,
de même que les personnes-ressources pour toute l'information fournie au cours de cette
première partie d'audience publique.

4815 Alors, merci également aux participants d'avoir questionné le projet et un petit peu au-delà,
ce qui nous a permis d'approfondir différentes facettes.

4820 Et je remercie également nos gens de la technique, monsieur Moisan, Daniel, et Steve
Trahan, notre sténographe Véronique Sangin, de même que l'équipe de la commission
d'enquête, là, nos analystes, Rafael Carvalho et Jonathan Perreault, notre coordonnatrice
Caroline Cloutier, notre conseillère en communication, madame Karine Lavoie et je remercie
aussi également mon collègue pour sa patience envers moi, monsieur Jacques Locat.

4825 Et au plaisir de vous revoir le 6 décembre prochain. Merci encore de votre participation à
cette première partie de l'audience publique et bonne fin de soirée... ou plutôt de fin
d'après-midi.

4830 Par contre, je ne sais pas si... ce matin, en me levant, après le déjeuner, j'ai croisé
monsieur Moisan qui s'occupe de la technique. Il m'a parlé de peut-être de voir... c'est parce
qu'au restaurant La Bolée, ce n'est pas tellement grand. Il va falloir qu'on joue un peu de
logistique pour agencer les choses. Je pense, personnellement, qu'on est capable de mettre une
quarantaine de sièges assis pour les gens qui vont nous écouter. Par contre, vous allez être
relativement plus près. La table d'intervenant, en ce moment, est éloignée, mais vous allez prêt
4835 de nous pour présenter les mémoires, mais monsieur Moisan voulait faire une vérification s'il y
avait un autre plan B, parce qu'on a fait des recherches, les salles, c'est difficile à trouver, étant
donné comme les hôtels sont fermés l'hiver. Alors, monsieur Moisan, avez-vous des
développements à ce chapitre?

4840

M. DANIEL MOISAN:

À l'église.

LE PRÉSIDENT:

À l'église?

4845

M. DANIEL MOISAN:

Oui.

LE PRÉSIDENT:

4850

Ça fonctionnerait à l'église? O.K. Donc, ça, on en fera une annonce officielle avec les coordonnées. Donc, ça... Est-ce que vous avez discuté à l'église avec les gens? Ce serait arrangé? Parfait. Donc, on a discuté de ça ce matin. Donc, c'est pour ça qu'on va vous donner l'endroit exact, là. On va émettre ça par communiqué et s'assurer que les gens ne vont pas au restaurant La Bolée, à ce moment-là, si l'église est disponible. Donc, on va donner l'adresse exacte pour l'audience. Donc, on va avoir un peu plus de place à l'église, mais il fallait qu'on aille faire encore une fois un examen physique de l'église. Alors, on me dit que c'est correct, donc ça va être... normalement, ça va être là.

4855

Alors, merci encore de votre participation et bonne fin d'après-midi et bonne soirée.

4860

LEVÉE DE LA SÉANCE À 16 h 54

4865

FIN DE L'AUDIENCE

Je, soussignée, VÉRONIQUE SANGIN, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte de mes notes prises au moyen de la sténotypie, le tout conformément à la loi.

4870

Et j'ai signé,

Veronique Sangin

Véronique Sangin, s.o.