

Navire de combat canadien (NCC) Installation d'essai à terre Séance d'engagement communautaire *Transcription non officielle*

31 janvier 2023

Présentatrice : Alexandra Evershed

Mot de bienvenue et reconnaissance territoriale :

Capitaine de vaisseau Andy MacKenzie, Commandant de la base, Marine royale canadienne (MRC),
Base des Forces canadiennes (BFC) Halifax

Discours d'ouverture :

- Darrell Samson, secrétaire parlementaire du ministre des Anciens Combattants et ministre associé de la Défense nationale
- Rob Chambers, sous-ministre adjoint Infrastructure et environnement

Présentateurs :

- Capitaine de vaisseau Jay ThorTurner, sous-gestionnaire de projet, projet de navire de combat canadien (NCC)
- Paul Schauerte, directeur principal, Réalisation de projets de construction, Infrastructure et environnement

Table d'honneur (période de questions et réponses) :

- Rob Chambers, sous-ministre adjoint Infrastructure et environnement
 - Paul Schauerte, directeur principal, Réalisation de projets de construction, Infrastructure et environnement
 - Capitaine de vaisseau Jay ThorTurner, sous-gestionnaire de projet, projet de NCC
 - Capitaine de vaisseau Douglas Campbell, directeur des grands projets de l'État de la Marine, MRC
 - Capitaine Andy MacKenzie, commandant de la base, MRC, BFC Halifax
-

Alexandra Evershed

Bonsoir et bienvenue. Merci de votre présence, en personne et en ligne. [français]

Je m'appelle Alexandra Evershed de Prospectus Associates, et j'animerai la séance de ce soir. Cela signifie que je vais veiller à ce que la séance se déroule le mieux possible de façon à vous permettre d'entendre les renseignements sur le projet qui vous seront présentés et de poser vos questions à la fin. D'ailleurs, je vous prie de réserver vos questions pour ce moment, puisque nous espérons que de nombreuses questions trouveront leurs réponses au fur et à mesure de la présentation. Si vous craignez d'oublier une idée, prenez-la en note. Nous aurons beaucoup de temps pour vos questions. [français]

Veillez noter que mes remarques préliminaires seront faites en anglais et en français, mais que la majeure partie de la présentation sera donnée en anglais. Si vous préférez avoir une copie de la présentation en français, veuillez lever la main et un de mes collègues vous en remettra une. Pour les participants en ligne, il y a un lien vers la version française dans la fenêtre de clavardage.

[français]

Aussi, veuillez lever la main pour indiquer que vous pouvez bien nous entendre et nous voir. Mon collègue Keelan Green, là-bas au fond de la salle, dirige la séance en ligne et notera s'il y a des problèmes.

[français]

Avant que la séance commence, j'aimerais passer en revue quelques questions de régie interne. Nous demandons à toutes les personnes présentes de garder leur masque pendant la séance. Vous pouvez le retirer brièvement si vous avez besoin de boire de l'eau ou si vous souhaitez poser des questions pendant la période de questions-réponses. Merci de régler vos téléphones portables au mode silencieux. En cas d'urgence, il y a deux sorties sur l'étage. La première se trouve à l'avant de cette salle, et la seconde se trouve près de la cuisine et permet de sortir sur le côté du bâtiment. Les toilettes se trouvent au bas de l'escalier à l'arrière de la salle. Pour ceux qui nous écoutent en ligne, nous vous demandons d'éteindre votre caméra et de couper votre micro. [français]

Vous avez tous une copie de la présentation. Les personnes absentes ce soir peuvent aussi y accéder sur le site Web du journal *Trident* à l'adresse <https://tridentnewspaper.com/fr/lbtf>. La séance de ce soir est enregistrée sur bande audio et vidéo, et les transcriptions en anglais et en français seront transmises à tous les participants. Veuillez noter que des représentants des médias sont présents dans la salle ce soir.

[français]

Voici comment se déroulera la séance de ce soir : Le capitaine de vaisseau Andy MacKenzie, commandant de la base des Forces canadiennes d'Halifax, nous souhaitera la bienvenue et prononcera la reconnaissance territoriale. Nous entendrons des allocutions d'ouverture et des exposés d'experts, puis nous tiendrons une période de questions-réponses au cours de laquelle les personnes présentes pourront poser des questions et exprimer des commentaires. Viendront ensuite quelques allocutions de clôture.

[français]

Donc, sans plus attendre, je cède la parole au capitaine de vaisseau Andy McKenzie.

[français]

Capitaine de vaisseau Andy MacKenzie

Merci, Alexandra. Bonsoir à tous. Je tiens à vous remercier d'assister à cette séance en personne, ici à Hartlen Point, ou en ligne pour en savoir plus sur l'installation d'essai à terre pour navires de combat canadiens. Je suis ravi de voir des dirigeants communautaires et des membres de la communauté en si grand nombre. Merci beaucoup.

Comme Alexandra l'a mentionné, je suis le capitaine de vaisseau Andy MacKenzie. Je suis le commandant de la BFC Halifax et j'aimerais tout d'abord souligner que la séance d'engagement communautaire d'aujourd'hui se déroule à Mi'kma'ki, le territoire ancestral et non cédé du peuple micmac, et que nous sommes tous régis par des traités.

Avant de vous présenter les personnes de la table centrale, je tiens à vous remercier personnellement de l'intérêt que vous portez à ce projet et de votre engagement auprès de notre équipe jusqu'à présent.

Comme vous le savez, l’empreinte géographique de la BFC Halifax dans la région est assez étendue. De ce fait, nous sommes les voisins de nombreux quartiers d’affaires et de communautés résidentielles, dont la vôtre. L’installation d’essai à terre est un projet unique et important qui est prévu dans la communauté d’Eastern Passage. Alors, nous savons combien il est important pour vous de recevoir de l’information sur le projet au cours de cette séance et au fil de l’avancement du projet. Les séances comme celles-ci constituent un élément essentiel de nos efforts continus d’engagement de la population à l’égard du projet, car elles donnent l’occasion à notre équipe de diffuser de l’information tout en vous offrant la possibilité de poser des questions dans un forum ouvert et accessible. Nous espérons que les renseignements que vous recevrez au cours de la séance vous seront utiles.

Des responsables du ministère de la Défense nationale et des Forces armées canadiennes qui ont mené à bien le projet se joignent à moi ce soir pour communiquer l’information. Qu’il s’agisse de cadres supérieurs, de chefs opérationnels, d’ingénieurs ou d’experts en activités et capacités navales, ces personnes possèdent toutes une connaissance approfondie du projet dans leurs domaines de responsabilité respectifs. Le groupe d’intervenants de ce soir comprend : Rob Chambers, sous-ministre adjoint, Infrastructure et environnement; Paul Schauerte, directeur principal, Réalisation de projets de construction, Infrastructure et environnement; le capitaine de vaisseau Jay Thor Turner, sous-gestionnaire de projet, projet de NCC et le capitaine de vaisseau Douglas Campbell, directeur des grands projets de l’État de la Marine au sein de la Marine royale canadienne. La présentation principale de ce soir sera donnée par Paul et Jay Thor. Toutefois, toutes les personnes présentes à la table centrale seront disponibles pour répondre aux questions pendant la période de questions-réponses à la fin de la présentation. Nous sommes impatients d’entendre vos commentaires et de répondre à vos questions ce soir. Avant de commencer, j’aimerais inviter Darrell Samson, député de Sackville-Preston-Chezzetcook, à dire quelques mots. En plus de ses fonctions de député, M. Samson est également secrétaire parlementaire du ministre des Anciens Combattants et ministre associé de la Défense nationale. Il a travaillé avec diligence pour faire en sorte que les questions des électeurs concernant le projet soient portées à l’attention de l’équipe du projet d’installation d’essai à terre.

Bienvenue, Darrell, et merci de votre engagement à l’égard de ce projet.

Darrell Samson

Merci, Capitaine MacKenzie, et bonsoir à tous. Je ne sais pas si vous avez remarqué, mais c’est la deuxième réunion que nous tenons et, chaque fois, il y a une tempête de neige. Je dois dire que celle d’aujourd’hui est moins forte. La dernière fois, j’ai pris l’avion et je suis arrivé tout juste à l’heure. Cette fois, j’ai été plus malin et je suis resté. J’ai fait mes devoirs parlementaires en mode virtuel aujourd’hui et je partirai demain matin.

Je suis heureux que nous soyons revenus au même endroit. Je ne peux penser à un meilleur lieu pour avoir ce type de conversation. La communauté d’Eastern Passage et des environs accueille de nombreux militaires et leurs familles engagés, qui sont au courant de quelques-uns des projets et initiatives qui ont été mis en œuvre dans le passé et qui se poursuivent.

Je tiens à souligner qu’à la suite de la dernière réunion, nous nous sommes engagés à assurer un suivi au cours des mois suivants. Cela fait presque un an. C’était en mars. Nous sommes toujours en janvier, mais demain, nous serons le 1^{er} février. Je suis vraiment heureux que nous soyons en mesure de nous réunir pour poursuivre le dialogue, un dialogue qui est extrêmement important entre la communauté, les dirigeants communautaires, les militaires, le MDN et les Forces armées canadiennes.

Je suis ravi que les personnes présentes soient en mesure de nous donner des réponses, mais je tiens aussi à vous remercier d’être venus, car il est important d’avoir la possibilité de poser des questions et d’obtenir des réponses lorsqu’on discute d’un projet de cette nature. Ça fait partie de mon travail de

veiller à ce que les lignes de communication restent ouvertes. Je sais qu'en novembre et en décembre, il y a eu des séances de concertation avec des groupes d'intérêt dans la région, ainsi que des discussions avec des groupes concernés. Des réponses ont été données, et d'autres le seront ce soir, espérons-le. Cependant, l'engagement était également de venir ici et de parler des préoccupations liées au trafic et à l'environnement. Je sais qu'il y a des pêcheurs et des familles qui ont des préoccupations et des questions très importantes. L'habitat des oiseaux, les émissions de radiofréquences... ce sont des questions extrêmement importantes qui doivent être abordées. C'est pourquoi je suis vraiment heureux que nous soyons de nouveau réunis en grand nombre pour pouvoir poursuivre ces conversations. De plus, je crois savoir qu'il y aura une autre réunion publique de suivi à l'automne. C'est extrêmement important.

Je tiens donc à remercier tout le monde d'être présent, ainsi que le personnel, afin que nous puissions poursuivre le dialogue, répondre aux questions et aux préoccupations, et trouver des solutions à ces dernières. Merci et bonne soirée. Je suis très heureux d'être ici et de participer. Merci!

Rob Chambers

Très bien, je vous promets que les allocutions d'ouverture sont presque terminées. Je m'appelle Rob Chambers. Comme on l'a déjà mentionné, je suis sous-ministre adjoint, Infrastructure et environnement au ministère de la Défense nationale. Si cela ne vous dit rien, je dirai simplement que je suis le haut fonctionnaire responsable des questions d'infrastructure et d'environnement pour le ministère de la Défense nationale. Je travaille pour le sous-ministre responsable de l'organisation générale. J'espère que cela permet de vous situer un peu.

Entre autres choses, le secteur dans lequel je travaille est chargé de veiller à ce que les Forces armées canadiennes disposent des installations dont elles ont besoin pour pouvoir faire ce qu'on leur demande de faire. Cela ne se fait jamais en vase clos. Les équipes de la Défense vivent, travaillent et s'entraînent dans des communautés comme celle-ci dans tout le pays. Voilà pourquoi la séance de ce soir est si importante pour nous. Voilà pourquoi je suis reconnaissant d'avoir la chance d'être des vôtres, de communiquer des renseignements sur le projet et d'être aux premières loges pour entendre vos questions et préoccupations.

Nous avons réuni un grand nombre d'experts dans leur domaine, dont je ne fais pas partie, soyez-en sûrs, qui seront en mesure de parler de pratiquement tous les aspects du projet. Avant de passer à la présentation et à la période de questions-réponses, je tiens à souligner qu'il ne s'agit pas d'un flux d'information à sens unique et que la deuxième partie de la séance sera tout aussi critique que la première.

Cela étant dit, passons à la première diapositive. Ce n'est pas le début de nos échanges avec vous en tant que communauté ou, comme mentionné, avec des membres et des groupes de la communauté. Ainsi, nous voulons commencer par vous faire part de ce que nous avons entendu. Il ne s'agit pas d'une liste exhaustive. Si vous ne voyez pas votre question ici, ne vous en faites pas. Le but de la séance de ce soir et des séances à venir est de mettre tout ça sur la table.

Nous voulons vous faire part de ce que nous avons entendu sur le processus de sélection du site, par exemple. Je ne sais pas si vous avez remarqué le panneau « Mauvais site » sur la route. Il a manifestement été placé par une personne préoccupée par le processus de sélection du site. Nous allons en parler. Pourquoi à cet endroit et pas ailleurs? De toute évidence, l'environnement est au cœur des préoccupations des gens. Quelles sont les répercussions sur l'habitat, sur les oiseaux, sur la faune? Quelles sont les répercussions sur l'environnement et sur d'autres éléments liés à l'environnement qui vous viennent à l'esprit? Des gens se demandaient s'il s'agissait d'une installation d'essai d'armes, ce qui n'est pas le cas, mais nous allons en parler ce soir. Une telle installation susciterait des préoccupations environnementales dans l'esprit de certaines personnes. Nous allons

aussi parler de la sûreté des émissions de radiofréquences. Jay Thor nous aidera sur ce point. Le trafic. Nous parlions justement des questions de sécurité liées au trafic plus tôt ce soir avec certaines personnes ici présentes. Quelles seraient les répercussions du trafic? Les routes peuvent-elles tolérer une augmentation du trafic? Et les trottoirs? C'est un peu difficile de répondre à ces questions maintenant pour quelqu'un comme moi qui vient ici pour la première fois. La deuxième fois que nous sommes venus, le site était déneigé, ce qui nous a permis d'avoir une meilleure idée de sa situation géographique et de mieux comprendre le problème de trafic grâce aux travaux que nous avons effectués en ce sens. Le dernier élément de cette liste non exhaustive est l'engagement communautaire. Communiquons-nous suffisamment avec vous? Sommes-nous assez ouverts, assez transparents? Je pense qu'il y a eu une période pendant laquelle nous n'avons peut-être pas respecté nos obligations à cet égard. J'espère que nous avons commencé à corriger notre erreur et que la séance de ce soir constitue un autre pas dans cette direction. Enfin, c'est à vous de nous le dire et c'est à nous de vous écouter. Comme vous pouvez le voir, nous avons toute une série d'activités. En fait, je devrais mentionner la question de l'accès. Allez-vous pouvoir continuer à faire les choses que vous faites ici depuis de nombreuses années maintenant? La réponse courte est oui, à bien des égards, mais je ne veux pas parler pour mes collègues. Je vais les laisser vous répondre en détail. Avant de passer à la diapositive suivante, j'aimerais céder la parole à mon collègue, Jay Thor, et vous remercier à nouveau. Je sais bien que vous n'êtes pas venus ici pour moi, mais je tiens à vous remercier de votre présence et je me réjouis de la discussion de ce soir.

Jay Thor Turner

Bonsoir, je m'appelle Jay Thor. Je suis ingénieur, alors soyez indulgent avec moi. Je travaille au bureau de gestion des projets et je suis l'un des sous-gestionnaires de projet. Étant donné qu'il s'agit d'un projet important, nous sommes plusieurs, mais je me spécialise dans l'infrastructure. Comme cela a déjà été mentionné, je vais aborder quelques questions clés qui ont été soulevées lors de nos discussions et dont nous avons discuté avec certaines personnes, et essayer de vous donner de meilleures réponses. Je verrai si j'ai fait mieux ou moins bien que prévu pendant la période de questions-réponses. Au but du compte, nous voulons que vous ayez accès à toute l'information dont nous disposons et aider à clarifier ces enjeux. Diapositive suivante.

Voici un aperçu du projet. En fait, c'est la Marine de l'avenir. En ce moment, nous construisons un grand nombre de navires pour notre principale flotte de navires de combat, afin de remplacer les frégates actuellement en service – vous les verrez entrer et sortir du port – et les destroyers retirés du service depuis un certain temps. Les navires de combat viendront remplacer ces deux types de navires. Il s'agit donc de navires très complexes et très importants pour la Marine canadienne. À la suite d'un appel d'offres, nous avons conclu un contrat avec Les Chantiers Maritimes Irving pour la conception et la construction de ces navires. Dans le cadre du projet, nous devons construire un certain nombre d'autres choses que je qualifierais d'éléments de soutien, par exemple des installations de formation. Nous devons déterminer comment nous allons assurer la formation pour tous les nouveaux systèmes. Il y a aussi l'infrastructure. C'est ce qui nous amène ici aujourd'hui : l'installation d'essai à terre constitue l'un des éléments clés de l'infrastructure. Il y a d'autres projets en cours dans le portefeuille d'infrastructure. Toutefois, pour aujourd'hui, nous allons nous concentrer sur l'installation d'essai à terre, à moins que quelqu'un évoque l'un de ces projets. Diapositive suivante.

Nous avons besoin d'une installation d'essai à terre pour les navires de combat canadiens, parce que ces navires sont très complexes. Il s'agit d'un projet difficile à mener à bien qui demande beaucoup d'efforts. Une foule de gens talentueux au MDN, dans l'industrie et dans tout le pays cherchent à bien faire les choses. Afin d'atténuer les risques liés à la construction et à l'intégration, il nous faut un endroit pour mettre à l'essai et intégrer les systèmes qui seront installés sur les navires. C'est ce à quoi servira l'installation d'essai à terre. Il n'y a pas d'autre endroit au Canada où on peut le faire. Elle constitue un aspect essentiel de notre programme et de notre projet pour garantir le respect du calendrier dont la

Marine et le pays ont besoin pour appuyer la Marine de l'avenir. Notre approche est cohérente avec celle de nos alliés. En effet, lorsqu'on examine les projets de grands navires de nos alliés, on constate qu'ils utilisent ce type d'installations pour procéder à l'essai et à l'intégration de l'équipement afin de s'assurer qu'il est adapté avant de l'installer sur le navire. Une fois l'équipement installé, il est difficile d'apporter des changements ou des correctifs importants. Dans la mesure du possible, nous voulons éviter une telle situation. C'est un autre élément clé qui explique pourquoi cette installation est essentielle. Sur la diapositive, il est indiqué que l'installation d'essai à terre est essentiellement le navire zéro. Nous l'appelons ainsi parce qu'il constituera le premier navire du genre qui intégrera ordinateurs, systèmes électroniques, capteurs, radars et radios. Il nous permettra aussi d'en comprendre le fonctionnement général et de nous assurer que tout fonctionne bien avant d'entamer la construction des navires. De plus, comme mentionné, il s'agit d'une proposition coûteuse que nous n'aurons pas à faire plusieurs fois, et nous voulons éviter d'avoir à apporter des changements. Diapositive suivante.

Commençons par parler des enjeux. En décembre, nous avons eu l'occasion de parler à des membres de la communauté, ce qui était formidable. Nous avons obtenu de nombreux commentaires. Un sujet est ressorti du lot. En effet, le processus de sélection du site a suscité beaucoup de questions. Après avoir examiné nos communications passées sur le processus de sélection du site, je peux certainement comprendre pourquoi il y a eu confusion et pourquoi les renseignements que nous avons transmis dans le cadre du processus d'accès à l'information n'ont pas bien répondu à vos questions. Nous allons donc tenter de vous expliquer plus clairement notre processus de sélection. J'aimerais ajouter une précision qui ne figure pas dans la diapositive pour replacer les choses dans leur contexte, puisque cela a été soulevé. En 2019, nous avons conclu un contrat de conception et de construction avec Les Chantiers Maritimes Irving, une entreprise avec laquelle nous travaillions déjà auparavant. Ça ne fait pas si longtemps compte tenu de la complexité de ce type de projet. Voilà où nous en étions lorsque nous avons commencé à réfléchir à la possibilité d'une installation d'essai à terre et aux capacités. À partir de là sur la diapositive, on peut voir certains des autres aspects. Entre 2019 et 2021, nous avons préparé une étude de cas et cherché à déterminer ce que nous allions faire. En 2021, le ministère de la Défense nationale a proposé aux Chantiers Maritimes Irving, l'entrepreneur principal, cinq sites possibles pour qu'il procède à une analyse et à un examen en vue de trouver le site optimal. Diverses questions ont été soulevées dans le cadre de cet exercice, à savoir : Comment allons-nous procéder? Quelles sont les capacités dont nous avons besoin? À quoi ressemble une installation d'essai à terre, étant donné que c'est la première du genre à être construite au Canada? Ensuite, le projet a fait l'objet d'une analyse interne du MDN, qui a été réalisée par le bureau de gestion du projet, afin de définir plus précisément les critères de sélection du site optimal. Comme vous pouvez le voir, nous avons tenu compte d'une longue liste de critères. Malheureusement, ce n'était pas une décision facile à prendre, car tous les sites que nous avons examinés présentaient des avantages et des inconvénients à la lumière de notre liste de critères. En fin de compte, Hartlen Point est apparu comme le site optimal, puisqu'il nous permettrait de soutenir le programme, de livrer les navires et de respecter le calendrier d'atténuation et d'intégration dont j'ai parlé.

Membre de la communauté
(Question inaudible)

Jay Thor Turner

Nous reviendrons sur ce point dans la période de questions-réponses. J'en prends note. Nous pouvons poursuivre avec la suite de la présentation. D'autres facteurs clés ont influencé notre choix, à savoir la proximité d'un champ de tir exploité par le MDN à Osborne Head. Il s'agit d'un facteur important pour diverses raisons, des raisons techniques, opérationnelles et d'efficacité. La ligne de visée sur la mer est importante pour le type d'essais que nous devons effectuer avec ce qui sera un tout nouveau système radar et un certain nombre d'autres systèmes, et nous permettra de les mettre à l'essai avec

nos propres navires ainsi que d'autres navires. Pour ce qui est des radiofréquences, le site de Hartlen Point est préférable, car il présente un faible risque d'interférence avec d'autres émissions de radiofréquences. Certains des sites que nous avons examinés étaient problématiques pour cette raison. Pour ce qui est des répercussions sur les capacités de la Marine royale canadienne, le site de Hartlen Point n'aura aucune répercussion sur les capacités existantes. Nous avons ajouté une note au bas pour répondre aux commentaires de la communauté, qui se demandait pourquoi le site de Osborne Head n'avait pas été retenu à la lumière de diverses raisons logiques qui ont été évoquées. Finalement, nous avons dû considérer d'autres facteurs clés qui jouent un rôle clé dans la réalisation des essais nécessaires, comme la hauteur au-dessus du niveau de la mer pour le radar et la distance par rapport au littoral. De plus, il faudrait que nous déplaçons le champ de tir mentionné plus tôt, parce que nous avons besoin des deux sites pour procéder aux essais que nous devons effectuer. Diapositive suivante.

Qu'est-ce que cela signifie pour l'accès au site? J'ai deux diapositives sur le sujet. La première concerne la phase de construction, et la seconde, la phase d'exploitation, une fois que l'installation aura été construite et sera opérationnelle. Ainsi, pendant la phase de construction, nous devons gérer la sûreté et la sécurité. C'est primordial. Nous voulons garantir la sécurité de toutes les personnes qui vivent près du chantier et qui y travaillent, ainsi que la sûreté de tous les matériaux qui s'y trouvent, de tout ce qui touche le chantier de construction. Nous devons installer des clôtures et contrôler l'accès au chantier, mais nos décisions seront motivées par nos préoccupations en matière de santé et de sécurité. La zone immédiate autour du chantier de construction ne sera pas restreinte, à moins que l'on déplace des matériaux et que cela ne constitue un problème de sécurité. Autrement, les terres, les berges et les cours d'eau de la région ne seront pas touchés pendant la construction. Nous chercherons toujours à réduire les répercussions sur les activités pour lesquelles Hartlen Point est connu et que vous aimez. Diapositive suivante.

Après la phase de construction vient la phase d'exploitation. Elle exige une réponse un peu plus nuancée et complexe, car nous travaillons encore à la conception et à la mise au point des systèmes qui seront intégrés au site. Comme nous n'avons pas tous les détails techniques, nous ne pouvons pas vous donner les précisions demandées. Je tiens à vous assurer que nous allons le faire. Dès que nous disposerons de l'information, nous vous en ferons part lors des prochaines séances d'engagement. Comme vous pouvez le comprendre, la sécurité des catégories de matériel classifié et des capacités classifiées sera importante sur ce site. Par conséquent, une clôture sera installée tout autour du site, à une distance d'au moins 30 mètres. C'est ce qui est prévu. C'est le point de départ. Au fur et à mesure que les choses évolueront, nous en saurons davantage et nous verrons si des changements s'imposent. Si c'est le cas, vous en serez informés, mais pour l'instant, on parle d'une distance d'au moins 30 mètres. En outre, la zone entourant le site sera gérée et surveillée pour en assurer la sécurité. Nous arrivons au dernier point, soit les exigences de sécurité relatives aux émissions de radiofréquences, sur lequel nous reviendrons plus tard dans la présentation. Comme je l'ai déjà mentionné, il est primordial pour nous de garantir la santé et la sécurité des personnes qui vivent près du chantier et qui y travaillent, et ce, en tout temps. Ce sera fait rigoureusement. Ce principe guidera la manière dont nous gérerons l'accès aux environs. Tant que nous n'aurons pas tous les détails, nous pouvons difficilement vous en dire plus sur l'emplacement des zones interdites et sur la manière dont elles seront gérées. Toutefois, notre objectif final demeure toujours de réduire les répercussions sur l'environnement et de permettre la poursuite du plus grand nombre possible d'activités. En ce qui concerne les répercussions sur la pêche, comme indiqué dans la diapositive, nous n'avons pas l'intention de créer une zone d'exclusion permanente dans les eaux côtières et littorales. Nous aurons recours aux procédures de contrôle des champs de tir s'il y a un problème de sécurité qui nécessite la mise en place d'une zone temporaire. Nous aurons aussi recours aux méthodes habituelles, que nous utilisons pour toutes les opérations de la Marine depuis plusieurs décennies, à savoir les avis aux navigateurs, les avis aux aviateurs et d'autres procédures de contrôle des champs de tir qui garantiront

la sécurité de tous dans la zone. Un mot sur la somme d'activités qui auront lieu sur le site. Le radar ne sera pas en service en permanence. Dans les premiers jours, du moins. On prévoit que la période d'activité la plus intense sera de 2026, soit à l'entrée en service du radar, jusqu'au milieu des années 2030, soit à l'acceptation du premier navire. Je sais que c'est long, mais c'est pendant cette période que nous éliminerons les bogues, réglerons les problèmes et veillerons à ce que le premier navire soit entièrement mis à l'essai, évalué et intégré correctement pour fournir la capacité dont le Canada a besoin. C'est difficile à prévoir plus précisément, mais nous nous attendons à ce que ce soit la période la plus occupée. Diapositive suivante.

La sécurité en matière de radiofréquences est un sujet complexe. Je travaille sur le terrain, dans la Marine, et la sécurité en matière de radiofréquences est au cœur de mon travail depuis près de 22 ans. Mes collègues trouvent parfois que mes explications sont un peu trop techniques, alors je fais de mon mieux pour m'améliorer. Ça fait deux décennies que j'affine mes talents de vulgarisateur afin que les gens puissent comprendre sans trop se prendre la tête. Si vous demandez à ma femme et à mes enfants ce qu'ils en pensent, ils vous diront que le succès n'est pas encore au rendez-vous, mais je vais faire de mon mieux. Je serai heureux de répondre à vos questions pendant la période de questions-réponses si vous ne comprenez pas tout à fait ou si vous n'obtenez pas les réponses que vous cherchez. Des émissions de radiofréquences, il y en a partout autour de nous. La plupart d'entre vous ont probablement un téléphone cellulaire dans leur poche. Il émet des radiofréquences. Au Canada, il existe des procédures, des protocoles et des essais de sécurité rigoureux exigés par la loi pour tous ces dispositifs, y compris les radars et les appareils émetteurs qui seront utilisés dans l'installation d'essai à terre. Au bout du compte, la sécurité de la communauté locale ainsi que la santé et la sécurité des personnes qui vivent près de l'installation et qui y travaillent sont primordiales. Nous ne dérogeons pas à ce principe dans l'utilisation que nous faisons des appareils émetteurs de radiofréquences à l'heure actuelle. Nous n'avons pas l'intention d'y déroger. De plus, il serait illégal pour nous de nous le faire. La gestion des risques pour la santé et la sécurité associés aux radiofréquences sera toujours une priorité. Innovation, Sciences et Développement économique Canada, ou ISDE, un autre ministère, octroie les licences pour les appareils émetteurs de radiofréquences. Le processus d'obtention d'une licence est aussi rigoureux pour la Société Radio-Canada ou une station de radio locale que pour nous. Nous devons le suivre et nous le suivrons pour tous les appareils émetteurs qui se trouvent à l'installation d'essai à terre. Toutes les réglementations, du Code de sécurité 6 de Santé Canada aux licences d'ISDE, en passant par le programme de sécurité des radiofréquences du ministère de la Défense nationale et les programmes de sécurité radiofréquences des navires et de la Marine, continueront à s'appliquer et resteront la méthode par laquelle nous gérons la sécurité des radiofréquences sur notre site et sur nos navires. Diapositive suivante. Je suis peut-être allé un peu trop vite. Voici un peu plus d'information sur le Code de sécurité 6 de Santé Canada dont j'ai parlé. Il constitue la référence mondiale en matière de sécurité des radiofréquences. Il n'est pas nouveau; en fait, il existe depuis très longtemps. Et le ministère de la Défense nationale tient compte des lignes directrices du Code dans ses propres programmes et politiques depuis que je suis dans la Marine et bien avant. Je tiens à souligner un point qui est probablement important pour tout le monde, à savoir que la tenue de consultations publiques fait partie du processus d'octroi de licences dont j'ai parlé. Nous tiendrons donc une consultation publique à un moment au cours du processus, conformément aux directives d'ISDE. Diapositive suivante.

Voici un point plus difficile à aborder, car il n'existe pas de normes pour la faune. D'un point de vue scientifique, les effets des émissions de radiofréquences sur les tissus organiques des animaux sont les mêmes que dans le cas des humains. Ils sont connus, ils n'ont pas changé et ils n'ont rien de nouveau. C'est une chose avec laquelle nous vivons et que nous acceptons depuis des décennies. Nous appliquons la même diligence raisonnable à la protection de la santé humaine qu'à celle de la santé animale. Dans la mesure du possible, nous voulons prévenir tous les risques pour la santé et la sécurité de la faune. C'est n'est pas une tâche facile, car certaines des procédures de contrôle des

champs de tir que nous allons élaborer et mettre en place pour assurer la sécurité des pêcheurs, des kayakistes et des randonneurs dans la région sont plus difficiles à appliquer aux oiseaux et aux animaux. Cela dit, nous avons examiné des sites semblables pour voir ce qui avait été fait et observé les comportements de certains animaux. À première vue, il s'agit d'un enjeu gérable. Par exemple, la présence d'oiseaux en vol stationnaire trop près du radar serait problématique pour nous. Mais, ça ne semble pas être le cas; les oiseaux volent au-dessus du site, mais n'y restent pas. Les aspects importants sont la distance par rapport à l'appareil émetteur et le temps d'exposition. Ce sont des facteurs clés pour établir s'il y a un danger ou non. Cela étant dit, il nous reste du travail à faire à ce sujet, et nous devons consulter des experts pour comprendre cet aspect et savoir comment tenir compte des répercussions lorsque l'installation sera opérationnelle. Encore une fois, nous ne prévoyons pas d'exposition nocive pour les oiseaux. Les émissions radar ne seront pas dirigées vers le sol, où les oiseaux pourraient nicher, car cela ne nous serait d'aucune utilité aux fins des essais. Elles seront plutôt dirigées vers une zone dans les airs. Nous continuerons notre travail d'analyse et de gestion des effets des radiofréquences sur la faune et nous aurons de meilleures réponses au fur et à mesure que nous en saurons plus sur le site. Une fois encore, il y a quelques points clés tout en bas. La majorité des émissions seront dirigées au-dessus de l'océan. Bien que des oiseaux puissent y voler, ils n'ont pas tendance à y rester, comme je le disais. Ainsi, il est possible que le risque soit atténué par la distance à laquelle les oiseaux se trouvent. La géométrie du terrain. Ce point concerne la ligne de visée du radar. Donc, si on pointe le radar vers une colline, la ligne de visée sera courte. Ce n'est pas très utile pour nous. Cela signifie qu'elle doit franchir la colline et qu'elle ne doit pas s'incurver afin d'éviter tout danger ou risque. Donc, du point de vue de la sécurité, il y aura des zones qui seront sûres en raison de la géographie naturelle et de la configuration du site. Nous ne le saurons pas avant d'avoir établi l'orientation exacte du bâtiment, d'avoir installé le système et d'avoir procédé à des essais rigoureux. Lorsque nous le saurons, nous vous le dirons. En dernier lieu, je tiens à souligner que nous sommes tenus par la loi d'éviter de nuire aux oiseaux migrateurs protégés et à leurs nids. Nous sommes aussi tenus d'atténuer les effets sur les mammifères marins et nous appliquerons le même type de normes une fois que l'installation sera opérationnelle. Diapositive suivante.

Il s'agit de la dernière diapositive avant la fin de la portion technique. Je tenais à vous présenter quelques-uns de nos sites d'émission de radiofréquences qui se trouvent dans la région où vous vivez aujourd'hui et qui sont en activité depuis un certain nombre d'années. Ici, à Hartlen Point, nous avons un radar haute fréquence à ondes de surface, et on trouve des antennes de communication et de navigation de la Garde côtière et de l'Armée de l'air canadienne, ainsi que des navires de la Marine dans le port. Ce sont tous des émetteurs de radiofréquences, et nous limitons et contrôlons les émissions en fonction de l'endroit où ils se trouvent dans le port, de ce qu'ils font et du type de radar. Nous gérons les émissions avec succès depuis des décennies. Il y a aussi des émissions au champ de tir d'Osborne Head et à d'autres sites dans la région. Toutes ces émissions sont bien gérées par Environnement et sécurité de la Formation dans le cadre des politiques et des normes rigoureuses que j'ai énumérées, et que nous continuerons à suivre afin de demeurer les bons voisins que nous avons toujours été. C'est tout pour moi. Je passe la parole à mon collègue Paul Schauerte.

Paul Schauerte

Merci, Jay Thor. Comme mentionné, je m'appelle Paul Schauerte et je suis directeur responsable de la réalisation de projets de construction pour la Défense nationale. Il s'agit évidemment de l'un des projets de mon portefeuille. Je vais vous parler ce soir du nombre d'études que nous avons entreprises l'année dernière. Lors de notre rencontre en mars dernier, de nombreuses préoccupations ont été soulevées concernant les questions environnementales. Nous nous sommes donc engagés à réaliser un certain nombre d'études et à en présenter les résultats au cours de la prochaine séance. En mars, nous avons convenu de nous retrouver à l'automne. Mais, à la suite de ce que nous avons entendu pendant cette séance, nous avons dû élargir la portée de ces études afin de couvrir certaines questions dont nous n'étions pas conscients ou qui devaient être abordées. Cela a pris un peu plus de temps que prévu,

mais je suis ici ce soir pour présenter les résultats de ces études. Pour commencer, je tiens à préciser qu'une étude environnementale englobe plusieurs études. Je vais les passer en revue ce soir et terminer par l'évaluation d'impact, qui se veut une étude globale. Nous avons procédé à une étude de caractérisation du sol, à une évaluation des zones humides, à une évaluation des oiseaux et des chauves-souris, ainsi qu'à une évaluation d'impact. Les rapports en sont à l'étape de la révision finale. Nous espérons qu'ils seront prêts d'ici quelques mois. Notre objectif est de rendre publiques dans leur intégralité toutes les études environnementales que nous avons menées. Nous espérons commencer à le faire en mars, mais tout dépendra du rythme auquel elles seront finalisées et prêtes à être publiées. Diapositive suivante, s'il vous plaît.

La première étude dont je veux vous parler est l'étude de caractérisation du sol. Cette étude nous permet de comprendre les caractéristiques du sol sur lequel nous allons bâtir l'installation et de déterminer s'il existe des problèmes de contamination ou de restriction qu'il faut connaître. Elle nous permet aussi de comprendre la structure du sol, ce qui est important pour construire l'installation et aménager le site. Et, bien sûr, elle nous permet de savoir si le sol est contaminé et comment remédier à la situation. Les résultats de l'étude montrent que les concentrations de contaminants décelées dans le sol sont toutes bien inférieures aux normes en vigueur, à l'exception de quelques-uns comme l'arsenic et le fer. Mais, il n'y a rien à craindre. Il s'agit de contaminants qui se trouvent naturellement dans le sol et qui n'ont rien à voir avec l'activité humaine. Toutefois, nous les traiterons comme s'il s'agissait d'une préoccupation majeure. De plus, il existe des normes que nous devons respecter pour l'excavation, le transport et le traitement de sols contaminés. Les sols contaminés ne sont pas simplement jetés sur le côté ou ailleurs. Ils doivent être traités conformément à la loi. Donc, nous allons nous en occuper. Les répercussions sur l'environnement sont minimes. Diapositive suivante.

Nous avons ensuite procédé à une étude d'évaluation des zones humides. Elles sont nombreuses à Hartlen Point. Nous voulons comprendre la nature de ces zones, comment elles interagissent entre elles et comment le site interagira avec elles. Il y en a quelques-unes dans la zone contiguë au site, mais il n'y en a aucune dans les limites du site. Trois zones humides pourraient être touchées par la construction de l'installation et de la route qui y mène. Alors, quelles mesures d'atténuation allons-nous prendre? Nous allons certainement orienter l'infrastructure de manière à éviter toute interaction avec les zones humides. Lorsqu'une interaction est inévitable, nous allons tenter d'améliorer les liens entre les zones humides autour du site. Nous allons effectuer un travail environnemental concret pour améliorer les liens entre les zones humides, de manière à les contourner et à ne pas perturber leurs interactions. L'eau qui sera extraite au moment des travaux d'excavation sera pompée jusqu'à des endroits qui ne touchent pas les zones humides. Toutefois, s'il y a des sols contaminés, nous allons procéder différemment. Nous n'allons pas nous contenter de pomper l'eau qui s'accumule sur le site. Nous allons revégétaliser toutes les zones humides perturbées afin que la taille globale reste comparable à ce qu'elle était avant les travaux sur le site. Diapositive suivante, s'il vous plaît. Celle d'avant. Voilà.

Nous avons ensuite effectué une étude d'évaluation des oiseaux et des chauves-souris. Beaucoup de discussions ont eu lieu jusqu'à ce jour sur l'importance du site pour les oiseaux migrateurs et comme lieu de reproduction. Nous avons besoin de comprendre la situation dans son intégralité. Nous avons examiné un certain nombre d'habitats d'oiseaux et de chauves-souris. Nous avons examiné les périodes de migration et les périodes de reproduction des oiseaux, ainsi que celles des chauves-souris, qui sont différentes. Habitats d'hiver, chouettes nocturnes, pics, nous avons essayé de couvrir tout ce que nous pouvions. Ce que nous avons appris nous aide à planifier la conception et la construction de l'installation de manière à réduire les répercussions sur les oiseaux. Il existe à Hartlen Point 111 espèces d'oiseaux protégées en vertu de la *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*. Parmi ces espèces, 8 sont en péril et 38 sont préoccupantes du point de vue de la conservation. Bien qu'il y ait des chauves-souris à Hartlen Point, nous n'avons pas décelé la présence

de chauves-souris dans le périmètre du site. Parmi les effets négatifs potentiels, on note l'altération de l'habitat dans la mesure où les oiseaux utilisent le site comme habitat. La perturbation sensorielle pendant la période de construction, la perturbation des nids et la possibilité de collisions entre des oiseaux et le bâtiment sont d'autres effets négatifs potentiels. Bien qu'il soit impossible d'éliminer complètement le risque d'interaction des oiseaux avec le site, notre objectif est de le réduire pour qu'il se rapproche le plus possible de zéro. Nous allons le faire en adoptant des mesures d'atténuation. La première mesure, qui est importante, consistera à déblayer et à préparer le site. C'est la première chose à faire avant de commencer la construction, et ce sera fait en dehors des périodes de reproduction et de migration. Donc, il est entendu que nous n'effectuerons aucun de ces travaux pendant les périodes de l'année où il y a des activités migratoires et de reproduction. Tout au long des travaux, le site sera surveillé par des experts dont nous retiendrons les services. Ils seront chargés de détecter la présence d'espèces en péril et d'espèces préoccupantes du point de vue de la conservation, ainsi que tous les effets négatifs que le projet peut avoir sur les oiseaux. Des experts seront donc sur place pendant toute la durée des travaux pour nous informer des effets négatifs observés. L'installation sera conçue selon ce que l'on appelle la norme de conception de bâtiments respectueuse des oiseaux. Il s'agit d'un ensemble de critères qui régissent les types de matériaux de construction utilisés et l'aménagement de l'éclairage dans une installation dans le but de réduire les risques de collision entre des oiseaux et les bâtiments. Donc, afin d'atténuer les risques, nous allons tenir compte de tous ces critères dans la mesure du possible, que ce soit sur le plan des matériaux, pour déterminer si nous utilisons certains types de matériaux de verre, ou sur le plan de l'éclairage, pour déterminer si nous orientons l'éclairage vers le haut ou le bas. Diapositive suivante, s'il vous plaît.

La dernière étude dont je vais parler est l'évaluation d'impact. Une évaluation d'impact est une étude environnementale globale qui est réalisée pour tout projet. Elle est lancée dès le début d'un projet et se déroule en plusieurs phases, sur plusieurs années. La première chose que les gens ont vue est l'avis initial d'inscription d'un projet au Registre canadien d'évaluation d'impact qui a été affiché en 2021. Beaucoup étaient contrariés, parce qu'ils croyaient que cet avis marquait le début et la fin de l'évaluation d'impact pour le projet et la communauté. Cependant, il s'agissait simplement d'afficher le projet sur ce site pour entamer le processus, conformément à la loi. C'était la première étape, rien de plus. Depuis, nous travaillons à l'achèvement de l'évaluation d'impact du projet. L'étude proprement dite détermine toutes les répercussions environnementales possibles du projet, puis énonce des mesures d'atténuation pour répondre aux préoccupations soulevées. Elle est requise pour tous les projets en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact* qui a été adoptée en 2019. Elle rassemble toutes les autres études dont j'ai parlé pour en faire une étude globale. Diapositive suivante, s'il vous plaît.

Ainsi, l'évaluation d'impact examine une foule de facteurs sur une multitude de thèmes, notamment l'environnement, la culture, le transport, la santé humaine, etc. Comme on peut le voir dans la liste, il y a l'air, l'eau, les sols, la lumière et le bruit, l'habitat faunique terrestre, l'habitat faunique aquatique, la végétation, les zones humides, les espèces en péril, ainsi que l'utilisation des terres, les utilisations culturelles, les considérations autochtones, etc. Il a été déterminé que ce projet n'est pas susceptible d'avoir des effets négatifs importants sur l'environnement et qu'il peut aller de l'avant avec la mise en place des mesures d'atténuation précisées dans le rapport. Je vais en aborder quelques-unes ce soir. Toutes les activités de construction auront lieu durant le jour, et non la nuit. L'enlèvement d'arbres sera limité au périmètre du site et à la route d'accès. Nous n'enlèverons aucun arbre en périphérie. Le rapport sur les effets environnementaux indique que le bâtiment doit être déplacé vers l'intérieur des terres pour éviter toute interaction négative avec le littoral. Donc, il faut le déplacer d'une certaine distance. Le littoral connaît une érosion naturelle de quelques centimètres chaque année. Cela dit, nous allons continuer à mener des études sur les interactions avec le littoral. S'il y a d'autres mesures d'atténuation que nous pouvons prendre pour réduire ou éliminer l'érosion du littoral, nous les examinerons dans le cadre du projet. Toutefois, notre objectif initial est que l'installation elle-même n'ait aucune interaction avec le littoral. À cela s'ajoutent les autres mesures d'atténuation dans le cadre des

études précédentes dont j'ai parlé en ce qui a trait aux zones humides et à la conception respectueuse des oiseaux, et leurs répercussions sur le fonctionnement de l'installation. Diapositive suivante, s'il vous plaît.

L'installation fera l'objet d'une étude de conception et de construction environnementale. Cela signifie que nous construirons essentiellement une installation durable à faible émission de gaz à effet de serre. Nous sommes donc soumis à toute une série de normes. Nous nous servons souvent des critères de la norme LEED Argent ou du programme Green Globes pour déterminer comment rendre un bâtiment durable, comment réduire sa consommation d'énergie et comment utiliser des produits durables dans sa construction. Cela inclut le ciment et les systèmes énergétiques à faibles émissions de carbone qui sont beaucoup plus efficaces et qui n'ont pas besoin d'une grande quantité d'énergie. L'objectif de tout cela est de trouver un juste équilibre entre la conception, la construction et l'exploitation du bâtiment, d'une part, et l'environnement et la communauté qui l'entoure, d'autre part. Diapositive suivante, s'il vous plaît.

Nous en arrivons à la question du trafic routier. En mars, des préoccupations ont été soulevées concernant l'augmentation du trafic et le volume du trafic dû à la construction de la route d'accès [inaudible] et sur les routes principales dans la région. Par conséquent, nous avons aussi produit un rapport sur les répercussions du trafic. Il s'agissait d'étudier les réseaux routiers et d'évaluer les répercussions du trafic sur la communauté pendant et après la construction. En ce qui concerne le volume du trafic dans la communauté tant pendant la phase de construction que pendant la phase d'exploitation, l'étude a révélé que le réseau routier existant avait la capacité d'absorber une augmentation du trafic sans que cela pose de problème majeur. Pour ce qui est des répercussions sur les routes elles-mêmes ou les interactions de la communauté avec ces routes, nous... Enfin, la route principale dont on parle est Shore Road. Même si la municipalité régionale d'Halifax est responsable de l'entretien et de l'exploitation de cette route, nous nous sommes engagés à travailler avec la MRH pour en évaluer l'état avant de procéder à des travaux. Alors, qu'en est-il? Si la route est endommagée de quelque façon que ce soit en raison du projet, elle sera réparée.

Membre de la communauté
(Question inaudible)

Alexandra Evershed

Je vous demanderais de garder votre question pour la période de questions-réponses. Merci beaucoup.

Paul Schauerte

Ainsi, tous les travaux routiers seront coordonnés avec la MRH. Nous restons déterminés à travailler avec la MRH pour continuer à étudier la route, l'usage qui en est fait et les considérations qui subsistent en matière de travaux routiers ou d'ajouts de trottoirs. Nous continuerons à travailler avec la MRH, qui est responsable de la route, pour soutenir ce travail de toutes les manières possibles. Cela dit, je sais qu'il s'agit d'une communauté en pleine croissance. Alors, chaque fois qu'on bâtit de nouvelles maisons ou de nouvelles écoles, il y a de la construction. Toutes les personnes qui travaillent sur ces chantiers, qu'ils conduisent des véhicules de livraison ou de construction, doivent respecter le Code de la route, ainsi que les règles et règlements. Si les limites de charge varient dans l'année, parce qu'il y a des périodes pendant lesquelles la route est plus susceptible d'être endommagée, nous allons les respecter. Nous devons faire tout ce qu'il faut pour faire en sorte que la route est utilisée de la manière la plus responsable possible. En dernier lieu, j'aimerais préciser que nous savons que nous ne pouvons pas tout prévoir. Par conséquent, si des membres de la communauté ont des commentaires ou des préoccupations concernant la route et nos interactions avec celle-ci pendant

toute la durée du projet, nous les invitons à communiquer avec l'équipe du projet. Nous nous engageons à répondre à ces préoccupations aussi rapidement que possible. Diapositive suivante, s'il vous plaît.

En ce qui concerne le calendrier du projet de l'installation, nous avons presque terminé les études environnementales. Nous allons donc remettre les documents des deux études qui sont prêtes à tout le monde au printemps. Nous en sommes à la phase de conception. Nous travaillons sur l'idéation du concept, puis nous allons passer aux éléments de conception et nous arriverons à la conception complète plus tard cette année. Notre objectif est d'entamer les travaux de construction à la fin de 2023. Par contre, dès ce printemps, nous pouvons entreprendre des travaux de déblaiement pour préparer le site à la construction. La raison pour laquelle cela aura lieu si tôt, c'est que – comme je l'ai mentionné précédemment – nous cherchons à éviter les périodes de reproduction des oiseaux et des chauves-souris qui ont lieu pendant l'été. De même, les travaux routiers ou municipaux qui débuteront dans la zone de Hartlen Point pourront également commencer afin d'améliorer la fluidité du trafic vers le site. La construction devrait être achevée en 2026. Par la suite, une autre année sera nécessaire pour installer l'équipement. Ainsi, l'installation ne sera opérationnelle qu'en 2027. Diapositive suivante, s'il vous plaît.

Ainsi, comme nous l'avons mentionné, nous nous engageons à travailler avec la communauté, à écouter vos préoccupations et à essayer d'y répondre du mieux que nous pouvons. La séance de ce soir est une étape dans le processus que nous avons commencé en mars dernier et que nous allons poursuivre tout au long de la vie du projet. Depuis notre réunion en mars, nous avons fait un certain nombre de choses pour essayer d'informer tout le monde sur le projet et sur nos activités. Comme mentionné précédemment, nous utilisons le site Web Trident pour publier toute l'information sur le projet et les événements liés à la communauté. Nous distribuons des dépliants aux membres de la communauté. Nous en avons distribué à plusieurs reprises l'automne dernier. Nous tenons des réunions de présentation par téléphone avec des dirigeants communautaires. Non seulement des dirigeants politiques, mais aussi des dirigeants communautaires qui ont exprimé leur intérêt dans divers domaines comme les oiseaux, le surf et la pêche. Nous tentons d'entrer en contact avec eux et de tenir des discussions bilatérales. Nous l'avons fait et nous avons organisé des discussions bilatérales en personne avec eux qui ont eu lieu en décembre, juste avant Noël. Comme nous l'avons mentionné, nous continuons à collaborer avec nos collègues des autres ordres de gouvernement : fédéral, provincial et municipal. Nous nous engageons également auprès des communautés autochtones de la région afin de répondre à leurs préoccupations ou à leurs questions qui découlent simplement de leur intérêt pour le projet. Comme toujours, le projet suscite beaucoup d'intérêt de la part de la population. Nous tentons de répondre à toutes les demandes de renseignements que nous recevons. Je reçois encore des lettres chaque semaine, et nous essayons de répondre à chacune aussi vite que possible. Cette séance d'engagement est la plus récente, mais ce ne sera pas la dernière. Diapositive suivante, s'il vous plaît.

Alors, qu'allons-nous faire ensuite en matière d'engagement communautaire? Comme je l'ai mentionné précédemment, nous publierons toute l'information sur les études dès qu'elle sera prête, plus tard au printemps. En mars. Nous enverrons des dépliants pour informer tout le monde de la date de publication de l'information afin que personne ne manque sa mise en ligne. Nous allons organiser une autre série de réunions avec les dirigeants communautaires plus tard ce printemps, en avril et en mai. Nous allons continuer à travailler avec tout le monde pour comprendre les schémas actuels d'utilisation des terres et du littoral. Comme toujours, nous allons répondre aux questions de la population. Enfin, nous avons l'intention de tenir une autre séance d'engagement communautaire comme celle de ce soir, avant le début de la phase de construction. Nous allons essayer de tenir la prochaine séance juste après la fête du Travail afin d'éviter de le faire pendant d'été, parce que nous ne voulons pas perturber

les vacances, mais l'objectif est de rencontrer tout le monde avant d'entamer la construction, de faire le point sur la conception et de poursuivre le dialogue. Voilà, c'est tout pour moi. Merci beaucoup.

Alexandra Evershed

Keelan, pouvons-nous revenir à la diapositive précédente? J'aimerais ajouter un point important... Les gens peuvent adresser leurs questions à CFBHalifaxPublicAffairs@forces.gc.ca en tout temps pour obtenir des réponses. Mais c'est maintenant l'heure de vos questions. J'ai quelques remarques à faire avant de commencer, puis je céderai la parole à la dame au pull rose qui a une question. Alors, n'hésitez pas à poser vos questions dans la langue officielle de votre choix. Nous verrons à ce que vous obteniez une réponse dans cette langue. [Traduction française]

Il y a quelques règles à suivre pendant la période de questions-réponses. Nous devons tous nous entendre. Nous devons tous entendre ce qui se dit. Ainsi, une seule personne peut parler à la fois. Si nous pouvons nous abstenir d'avoir des discussions en aparté, tout le monde sera en mesure d'entendre ce qui se dit. D'accord. Nous devons tous être respectueux les uns des autres. Nous sommes tous ici de bonne foi, parce que nous avons des renseignements à partager ou des questions à poser auxquelles nous aimerions avoir des réponses. Je vous demanderais donc de faire preuve de respect les uns envers les autres, de ne pas interrompre les gens et de les laisser aller au bout de leur pensée. Cela dit, dans un souci de précision et dans le but de répondre au plus grand nombre de questions possible ce soir, en tant qu'animatrice, je me permettrai de lever la main lorsque vous posez une question ou faites un commentaire, car vous pouvez aussi faire un commentaire. Je peux lever la main pour vous demander de reformuler votre question pour qu'elle soit plus précise et qu'elle soit mieux comprise par tous, ou pour vous demander d'en venir au fait afin que vos voisins aient aussi la possibilité de poser leurs questions. Voilà ce que signifie la main levée. Vous pouvez enlever votre masque pendant que vous posez votre question, cela nous aidera à mieux nous comprendre. Alors, maintenant... [Traduction française]

En effet, il se peut que je lève la main pour demander aux personnes qui répondent à vos questions de reformuler, d'être plus claires ou d'aller au bout de leur réponse. Donc, ça va dans les deux sens. Pour ceux d'entre vous qui sont en ligne, je vous invite à taper vos questions dans la fenêtre de clavardage. Nous y viendrons. Si on regarde la répartition des participants en personne et en ligne, ce n'est pas moitié-moitié. Je dirais que c'est plutôt deux tiers en personne et un tiers en ligne. Nous allons donc... Encore une chose. Je vais prendre des questions et je suppose que vous vous voudrez parler dans le micro pour que les gens vous entendent, n'est-ce pas? Je vais donc vous demander de quitter votre siège et de vous rendre dans l'allée centrale ou latérale. Je viendrai ensuite vers vous avec le micro pour prendre votre question. D'accord? Je passerai ensuite d'une question à une autre. D'accord? Parfait. C'est la façon dont nous allons procéder pour les questions et les réponses. Je vous demanderais de commencer à former une ligne au centre de manière ordonnée pendant que je vais prendre mon micro. J'ai promis à cette dame que j'irais la voir en premier.

Membre de la communauté

Non, allez-y, je n'ai pas respecté l'ordre de parole. Je vais faire la file.

Membre de la communauté

Bonsoir, mon nom est Stephane Metivier. Je suis un lieutenant-colonel à la retraite. J'ai servi plus de 40 ans dans l'armée et, à ce titre, j'ai eu le privilège de gérer de grands projets qui comportaient beaucoup de critères à prendre en compte. Donc, je peux vous comprendre. Ma question porte sur le processus de sélection du site. Capitaine Turner, vous avez mentionné que le projet était conforme à ceux d'autres pays, en ce qui concerne le processus de sélection du site, peut-être, ou la nécessité de l'installation d'essai, sûrement. Donc, pour ça, ça va. Tout à l'heure, j'ai posé une question non sollicitée à savoir quels sont les cinq sites. Peut-être que je devrais déjà le savoir, peut-être que j'aurais

dû le lire... Je vous laisse confirmer ce qu'il en est. Pour ce qui est du processus de sélection du site en général, vous avez mentionné qu'il y a cinq possibilités. C'est très bien. Vous avez aussi mentionné qu'il y a une liste de critères. Je sais que les critères peuvent être délicats, car il faut déterminer lequel est le plus important. Ils n'ont pas tous le même poids. Peut-être que l'emplacement, comme la distance de la base, était plus important que d'autres critères. La distance par rapport à l'eau et tout ça. Ce sont donc des critères qui me semblent importants, mais je ne suis pas sûr de savoir lesquels sont déterminants. Vous avez notamment mentionné l'arc de 130 degrés avec la mer. Je ne suis pas de la Marine, alors vous me direz et je vous croirai. Ce que je ne comprends pas, c'est que d'autres marines, à savoir celles de nos alliés, comme le Royaume-Uni, l'Australie, les États-Unis – les quatre grands acteurs avec le Canada –, ont des sites semblables et que certains se trouvent à 4 km, 11 km ou même 75 km à l'intérieur des terres. Alors, pourquoi faut-il que ce soit sur la côte? Pour moi, ça n'a pas de sens. Est-ce que c'est parce que Les Chantiers Maritimes Irving sont près de la côte que le site doit l'être aussi? Est-ce que ce choix est basé sur Les Chantiers Maritimes Irving? Est-ce que c'est parce qu'ils ont fait l'étude? N'y a-t-il pas conflit d'intérêts? C'est ma question essentiellement. Alors, pourquoi avoir choisi ce site plutôt que l'un des quatre autres? Pourquoi ne faisons-nous pas comme les autres pays?

Alexandra Evershed

Pouvez-vous me dire votre nom?

Membre de la communauté

[inaudible] On veut nous faire avaler ça. C'est des conneries. Les Chantiers Maritimes Irving ont réalisé l'étude. Les Chantiers Maritimes Irving vont effectuer les travaux. Et maintenant, on veut nous faire avaler ça. Nous ne sommes pas à Shangri-La. C'est de la merde [inaudible] C'est une blague [inaudible] Vous seriez les premiers à protester si ça se passait dans votre cour et, maintenant, vous faites ça dans ma cour. Pour l'amour de Dieu, j'habite à 100 mètres d'ici. Réveillez-vous! Ouvrez-vous les yeux!

Alexandra Evershed

C'est vrai que le projet soulève beaucoup de passions. Il n'y a pas à dire, c'est une évidence. Nous sommes là pour répondre à vos questions. Nous sommes là pour écouter vos questions, pour y répondre autant que possible et, lorsque nous ne pouvons pas y répondre immédiatement, pour vous fournir plus d'information. D'accord. Essayons de faire en sorte que la séance soit respectueuse et cordiale. M. Metivier a posé une question. Nous devrions répondre à cette question avant de passer à la question suivante. D'accord.

Jay Thor Turner

Bien. Je vais essayer de répondre à vos questions, il y en avait plusieurs. Est-ce que le micro fonctionne? Non. [Discussion inaudible] Bon, je vais essayer de répondre à quelques questions. D'abord. La question sur les cinq sites. Les cinq sites figurent dans le rapport sur l'installation d'essai à terre. Si vous ne l'avez pas lu, je vais les énumérer pour vous : Bedford Basin, Ferguson's Cove, Osborne Head, BFC Halifax et Hartlen Point. Je peux donc vous parler du contexte qui entoure le choix du site. Pour répondre à votre deuxième question sur les critères, l'un des principaux critères est la ligne de visée sur la mer. Je n'ai pas le rapport sous les yeux pour vous donner la pondération exacte, mais c'était le critère essentiel. La ligne de visée sur la mer nous permet de faire différents types de suivis et d'essais qui ne sont pas possibles à l'intérieur des terres. Les sites des autres pays s'inscrivent dans des contextes différents et sont soumis à des exigences d'essai différentes. Même s'ils effectuent le même type d'essais radar ou les mêmes essais radar, ils ne sont pas en mesure de

faire ce que nous avons déterminé et que nous devons faire pour le programme du Canada. Par conséquent, nous avons dû évaluer les critères différemment, car l'accès à la ligne de visée sur le littoral, à une vue dégagée sur la mer, est essentiel pour le radar.

Membre de la communauté

Alors pourquoi n'étaient-ils pas là? Merci!

Jay Thor Turner

Vous pouvez vous asseoir. J'aimerais aussi répondre à la question sur Les Chantiers Maritimes Irving et l'étude, qui a suscité des réactions passionnées dans la salle. Je tiens à préciser que nous avons demandé à cette entreprise d'effectuer une analyse, parce que cela s'inscrivait dans le contrat que nous avons conclu avec elle. Mais, c'est nous qui avons examiné les résultats de l'analyse et qui avons pris la décision. Ce n'est pas... À ce stade, Les Chantiers Maritimes Irving n'ont rien à voir avec la conception ou la construction de l'installation. Il est possible qu'ils procèdent à l'installation d'équipement à titre d'entrepreneur principal, mais ce sera dans le cadre de la gestion des sous-traitants qui fournissent les systèmes qui doivent être installés. Le rôle qu'ils jouent dans l'installation est beaucoup moins important que ce que l'on peut croire parce que nous leur avons demandé de produire ce rapport initial.

Membre de la communauté

Merci. Merci! Je m'appelle Tammy Jakeman et je suis une résidente de Cow Bay. Je suis aussi une enfant de militaire. Mon père a servi 33 ans et demi dans la Marine en tant que communicateur, et mon mari est un technicien automobile retraité de l'armée. J'ai donc un long lien avec l'armée et j'ai une foule de questions, mais je tâcherai d'être brève afin de laisser la chance aux autres de parler. J'aimerais aborder la question des Chantiers Maritimes Irving. Nous savons ce qu'ils ont fait avec les frégates et qu'il y a eu une multitude de retards et de dépassements de coûts. Vous affirmez qu'ils ne sont pas vraiment impliqués dans le processus et qu'ils sont plus des sous-traitants qu'autre chose. Toutefois, il y a matière à préoccupation et il y a conflit d'intérêts. Du moins de mon point de vue. Selon la brochure que j'ai dans les mains et les renseignements que vous avez présentés, vous visez la période allant de 2026 jusqu'au milieu des années 2030. Que se passera-t-il lorsqu'il y aura des retards? Que se passera-t-il lorsque nous ne serons plus au milieu des années 2030, ni en 2035, mais dans les années 2040? Est-ce que cela a été pris en compte? Pour faire suite à ce que le membre de la communauté a dit à propos du trafic, j'estime que c'est une autre préoccupation majeure. En fait, il y en a quelques-unes, des préoccupations majeures. Il n'y a pas de route d'ici à Caldwell Road. Si une catastrophe se produit, les personnes qui résident à côté du terrain de golf et le long de la route côtière n'auront aucune voie de sortie, et les services d'urgence de santé n'auront aucune voie pour s'y rendre. Je suis consciente que c'est une question qui relève de la MRH, mais votre projet va augmenter le trafic sur cette route. C'est préoccupant, vous savez. Il s'agit d'une préoccupation légitime, les gens vont être piégés. On le voit déjà avec nos parades. Pour ce qui est de la déclaration sur les Autochtones, j'ai découvert récemment que j'étais autochtone. Je suis une Salish du littoral de la Colombie-Britannique. Donc, j'aimerais revenir sur ce que vous avez dit plus tôt concernant les animaux, les oiseaux, qui ne font pas de vol stationnaire. Les colibris, les balbuzards pêcheurs et les aigles en font, et les aigles sont sacrés pour toutes les Premières Nations du pays. Est-ce que les aînés des communautés micmaques ont été informés de la façon dont le projet affectera les balbuzards pêcheurs et les aigles? Merci beaucoup.

Jay Thor Turner

Je pense pouvoir répondre à deux ou trois des quatre questions que vous avez posées, puis je laisserai un de mes collègues répondre aux autres. Alors, je commence par la question sur le conflit d'intérêts avec Les Chantiers Maritimes Irving. Les Chantiers Maritimes Irving ont décroché le contrat

de construction navale... ils ont été choisis comme constructeur principal dans le cadre du programme national de construction navale. Donc, lorsque j'ai mentionné qu'ils avaient un contrat avec nous, je parlais du contrat de conception et de construction du navire de combat qui est en cours et qui inclut d'autres aspects, comme l'analyse de cinq sites appartenant au MDN. Je tiens à réitérer que nous nous sommes renseignés et que nous avons pris la décision de nous retirer. Depuis lors, c'est le bureau de gestion du projet et [inaudible] du MDN qui se penchent sur les enjeux et qui nous ont conduits jusqu'ici. Les Chantiers Maritimes Irving ont un rôle à jouer dans le cadre du programme national de construction navale. Cependant, en ce qui concerne la construction proprement dite de l'installation, leur rôle est terminé. La deuxième question portait sur les dates. J'aimerais clarifier ce que je voulais dire, à savoir que la période la plus occupée sera de 2026 ou 2027, soit la date d'entrée en service de l'installation, jusqu'au milieu des années 2030. L'installation et le site seront en activité pendant toute la durée de vie de la classe. Les navires devraient durer 30 ans, et le dernier sera construit en 2050. Le site sera en activité pendant des décennies. Cela dit, nous ne nous attendons pas à ce que l'installation soit aussi occupée une fois que nous aurons entamé les opérations de routine de mise à l'eau des navires et que nous aurons effectué une grande partie des essais intensifs de première classe qui sont menés pour le premier navire et pour le nouvel équipement qui y sera installé. C'est vraiment ce que j'essayais de dire, à savoir que l'installation sera là pour longtemps. Je vais passer à la troisième question et clarifier ce que je voulais dire au sujet du vol stationnaire. Je vais donc vous croire sur parole, je ne suis en aucun cas un expert en oiseaux et je me suis peut-être mal exprimé. Ce que je voulais dire, c'est que les oiseaux n'ont pas tendance à rester très longtemps au même endroit, auquel cas les répercussions des émissions de radiofréquences ne seraient pas atténuées. Encore une fois, tant que nous ne connaissons pas l'orientation finale du site, que nous n'aurons pas tous les détails scientifiques sur le radar et que nous n'aurons pas effectué des essais complets, exhaustifs et rigoureux sur le radar sur le plan de la sécurité, il nous sera très difficile de savoir. Nous avons appris d'autres sites dans le monde que les oiseaux, même les oiseaux de proie qui suivent un mouvement circulaire lorsqu'ils chassent, n'ont pas tendance à rester dans les zones assez longtemps pour être exposés ou qu'ils se trouvent bien en deçà du seuil de risque lorsqu'ils sont exposés. Nous allons donc continuer à examiner cette question. C'est certainement un aspect sur lequel nous devons nous pencher à mesure que nous avançons dans le projet. En ce qui concerne les consultations, je tiens à souligner que nous poursuivrons nos efforts d'engagement communautaire tout au long du projet, comme nous le faisons aujourd'hui. Je demanderais à Paul de répondre à la dernière question concernant le trafic.

Rob Chambers

Si je peux me permettre, je tiens à préciser qu'il est évident que la sécurité doit être une priorité absolue. Nous ne voulons pas empiéter sur la compétence de la municipalité s'il s'agit d'un problème permanent. Donc, je vous dirais que nous sommes heureux de continuer à travailler avec la municipalité. Nous avons réalisé une étude sur le trafic. Nous disposons de certaines données, mais nous avons encore du travail à faire. Alors, nous allons continuer dans cette voie et voir ce que nous pouvons faire. La question n'est pas réglée. Je ne veux pas marcher dans les plates-bandes de mes collègues, mais je vous remercie pour les connaissances traditionnelles et les renseignements sur les oiseaux. Nous menons des consultations avec les communautés autochtones, et c'est important pour nous de puiser dans le savoir traditionnel et de le mettre à profit dans le travail que nous effectuons, que ce soit dans le cadre de ce projet ou ailleurs. Je tiens simplement à dire que nous sommes déterminés à tenir ces conversations et à faire ce travail. Alors, merci. Paul, voudriez-vous ajouter quelque chose sur le trafic?

Paul Schauerte

Rien de particulier, si ce n'est que toutes les questions liées aux travaux sur les routes et à l'ajout de nouvelles routes relèvent de la MRH. Elles doivent être conformes à ses exigences et tout le reste. Comme Rob l'a dit, nous pouvons certainement travailler en étroite collaboration avec la MRH pour

examiner ces questions plus en détail. Il est évident que l'ajout de nouvelles routes n'est pas à prendre à la légère, puisque cela a des répercussions environnementales à l'endroit où elles seront construites, que cela entraîne des coûts supplémentaires dans un contexte de restrictions budgétaires, etc. Nous gardons toutes les options ouvertes en ce qui concerne notre travail avec la MRH, ce que nous pouvons faire avec les moyens disponibles et ce que nous pouvons faire pour atténuer certaines des préoccupations soulevées.

Alexandra Evershed

Bon, nous passons aux participants en ligne.

Keelan Green

Donc, nous avons quelques questions au sujet des zones humides, une de LeeAnn Harvey et une de Pamela Yates. Quelle superficie des zones humides ou d'autres systèmes côtiers sera perdue à la suite de ce projet et à partir de quelle distance des zones humides est-il légal de construire un bâtiment?

Paul Schauerte

Merci pour ces questions. Je vais tenter de vous fournir une réponse, mais nous pourrions nous tourner vers... Nous avons ici quelques experts en environnement qui peuvent offrir une réponse beaucoup plus détaillée et nuancée que je ne le pourrais. En ce qui a trait aux zones humides, comme je l'ai mentionné, il n'y a que trois sections de zones humides qui sont touchées par le projet, et seulement en bordure du site. Si nous devons en dévégétaliser une, nous allons compenser la superficie perdue ailleurs sur le site, de sorte que la superficie totale des zones humides demeure la même. Si vous voulez ajouter des détails en ce qui a trait à la distance...

Expert des FMAR(A)

Bonjour, je m'appelle Michael [inaudible]. Je suis officier supérieur du génie de l'environnement et de la sécurité dans les Forces maritimes de l'Atlantique et je travaille au chantier naval. Je suis un résident de la MRH et je travaille dans la Marine depuis plus de 20 ans, strictement sur des dossiers environnementaux. En ce qui concerne la gestion des zones humides, la politique fédérale est d'éviter toute perte de zone humide liée au projet. Donc, si la construction de l'installation entraîne une perte de zone humide, il y aura promotion et récupération ailleurs sur le site. Si ce n'est pas possible de le faire dans les limites de la propriété, nous le faisons sur un autre site. Il n'y a donc aucune perte de zone humide.

Alexandra Evershed

Il y avait une question sur les marges de recul.

Expert des FMAR(A)

Donc, il n'y a pas vraiment une définition claire ou une exigence en ce qui concerne les marges de recul pour les zones humides, étant donné qu'il y aura une perte nulle conformément à la politique. Comme on le disait, la superficie perdue sera récupérée ailleurs sur le site.

Alexandra Evershed

Merci! Je viens vers vous. Quel est votre nom?

Membre de la communauté

Je m'appelle Dominic Cormier, je vis à Dartmouth et je suis un utilisateur de longue date de Hartlen Point en tant qu'ornithologue, randonneur et biologiste. Donc, vous savez, toute cette situation me touche particulièrement. Pour commencer, j'aimerais dire que je suis un expert-conseil en environnement et que j'ai travaillé sur des projets du MDN ailleurs. Il ne s'agit donc pas pour moi d'en rajouter, mais j'aimerais poser quelques questions sérieuses sur le processus de sélection du site et les répercussions sur la communauté. Il me semble que le MDN a été pris un peu au dépourvu par l'importance de cet espace pour la communauté et de son utilisation. Et, bien sûr, je ne saurais trop insister sur ce point. Nous parlons des terres du MDN, mais ce sont aussi des terres publiques, non? La communauté les a utilisées comme telles. C'est donc un peu bouleversant et choquant de voir cet espace communautaire de facto utilisé par tous se transformer en quelque chose de différent. Forcément, beaucoup de gens ont des questions sur le processus de sélection du site. Vous savez, ce n'est qu'aujourd'hui que j'ai appris l'emplacement exact du site sur cette petite carte. Peut-être que c'est ma faute, je n'ai pas pris le temps de regarder où le site allait se trouver exactement. Mais bon, on parle de terres publiques, et je sais que les sites que vous avez mentionnés sont tous sur des terres du MDN. A-t-on considéré des terres de la Couronne ou d'autres, que ce soit ici, à Hartlen Point, ou ailleurs? N'en déplaise aux propriétaires du terrain de golf, j'aimerais vous signaler que les allées dégagées ne manquent pas de leur côté. Je ne sais pas, ça me semble juste un peu fou de défricher... Vous allez défricher et vous parlez d'atténuation des répercussions sur les zones humides. Je comprends tout le processus, mais il me semble fou de défricher une terre alors que nous avons déjà une terre en quelque sorte défrichée. En effet, il ne s'agit pas d'un parcours de golf de 18 trous, mais a-t-on réfléchi à... À quel point le choix du site est-il coulé dans le béton? Je sais que CBCL mène des évaluations sur le site même. Mais à quel point avez-vous réfléchi au fait que les gens utilisent vraiment cet espace communautaire et que, peu importe le nombre de mesures d'atténuation... Oui, les normes de construction écologique, c'est génial et ça donne généralement de bons résultats... Mais nous chérissons vraiment cet espace. Vous savez, c'est un peu comme tout ou rien, car beaucoup de gens que je connais ne veulent tout simplement voir aucun projet empiéter sur l'espace naturel. Donc, avez-vous envisagé d'autres terres publiques dans le cadre du processus de sélection du site? Avez-vous envisagé d'autres endroits, à part les sites du MDN?

Jay Thor Turner

Comme je l'ai dit, nous avons examiné les cinq sites que j'ai énumérés en fonction des critères que nous avons définis et nous avons constaté que Hartlen Point était le site optimal pour les besoins de la capacité. Je pense que votre commentaire ou votre question est de savoir si nous avons pris en compte les répercussions sur la communauté. Je pense qu'il est très clair, à ce stade et à la lumière des séances d'engagement précédentes, qu'il y a un fort sentiment communautaire ici. C'est pourquoi nous continuons à travailler très dur pour essayer de comprendre comment nous pouvons gérer l'accès continu au site de toutes les manières, formes et façons possibles. Cela dit, la sécurité et la santé humaine sont primordiales et elles peuvent finir par entraîner des restrictions qui doivent être mieux comprises et précisées.

Membre de la communauté

[inaudible] Qu'en est-il du terrain de golf? Il fait aussi partie des terres du MDN. Cet emplacement a-t-il été envisagé? Il répond à beaucoup des mêmes critères, comme l'accès [inaudible], l'arc de 130 degrés, la proximité de radiofréquences... En a-t-il été question?

Jay Thor Turner

[inaudible] dans les sites originaux que nous avons examinés. Il faudrait revenir en arrière et procéder à un nouvel examen, ce que nous ne ferons pas. Cela dit, la hauteur au-dessus du niveau de la mer du terrain de golf poserait un problème important. Il s'agit d'un autre critère essentiel en raison duquel

nous n'avons pas choisi certains sites. Nous avons examiné les cinq sites, et nous allons maintenant aller de l'avant avec celui de Hartlen Point.

Membre de la communauté

Bonjour, je m'appelle Courtney [inaudible]. J'habite à environ 800 mètres de cet endroit, avec mon jeune enfant et mon partenaire. Je suis à la page 20 de la présentation, qui porte sur l'évaluation d'impact. Je suis curieuse. Dans le contexte, j'interprète l'environnement comme un système écologique social en fonction de la façon dont les facteurs sont énumérés. Donc, il y a des facteurs liés aux composantes écologiques comme les eaux de surface et les eaux souterraines, mais ensuite il y a des facteurs sociaux comme les ressources culturelles, l'utilisation des terres autochtones et traditionnelles, et la santé humaine. Cela nous ramène donc à la question des répercussions sur les communautés. J'aimerais savoir quelle importance a été accordée à ces facteurs sociaux et dans quelle mesure la vie sociale est réellement prise en compte. [inaudible]

Paul Schauerte

Merci pour votre question. Il ne s'agit pas d'attribuer un poids à chacun de ces facteurs, mais d'examiner chacun d'entre eux, vous savez, dans sa propre nature distincte et de comprendre comment cet élément interagit avec le site et comment nous pouvons y répondre. Oui, il est connu que le site de Hartlen Point est utilisé pour la randonnée et à d'autres fins par les humains. Notre objectif est de limiter les répercussions pendant la mise en place du site afin que les gens puissent continuer à utiliser les sentiers pédestres et à observer les oiseaux. Le site n'occupera qu'une petite partie de la totalité des terres de Hartlen Point. Le reste des terres restera accessible. Cependant, nous avons tenu compte de la totalité. Ce n'est pas un jeu à somme nulle de tout ou rien, mais comment atténuer les répercussions? Comment concilier la mise en place du site et l'utilisation des terres qui l'entourent?

Alexandra Evershed

Nous avons une autre question en ligne concernant les terres.

Keelan Green

Une autre question de Pamela Yates. Deux questions. Comment pouvez-vous, en toute conscience, proposer de construire cette installation dans une communauté qui n'en veut pas? Comment pouvez-vous, en toute bonne conscience, choisir un site qui ne répond qu'à trois des dix critères énoncés par Les Chantiers Maritimes Irving dans leur processus de sélection? Elle poursuit en précisant qu'il s'agit d'une communauté urbaine à forte densité et à croissance rapide, et ce, depuis 1980. Il y a un manque d'infrastructure, y compris un manque d'entretien des routes, un manque de transport public, un manque d'égouts, et nous avons appris cette semaine que la MRH est fauchée et n'a pas d'argent pour s'occuper d'infrastructures supplémentaires.

Jay Thor Turner

Oui, j'aurai peut-être besoin de réentendre la question, car j'en ai manqué une partie. En ce qui concerne les critères et le fait que seulement trois ont été utilisés, je ne suis pas nécessairement d'accord avec cette interprétation de notre processus d'évaluation du site. Là encore, certains critères sont plus fortement pondérés. J'ai souligné l'importance du littoral et de l'accès au site pour le type d'essais que nous allons effectuer. Ces critères sont parmi les plus importants. La hauteur au-dessus du niveau de la mer ainsi que les autres critères énumérés dans le document de présentation sont tous très importants. Je dirais que, parmi tous les sites envisagés, Hartlen Point était celui qui répondait le mieux à nos critères, et c'est la raison pour laquelle nous allons de l'avant avec Hartlen Point. Je pense

que j'ai manqué l'autre partie de la question. Pourriez-vous la répéter? Donc, c'était la première partie. Désolé.

Membre de la communauté

C'était la meilleure des mauvaises options?

Jay Thor Turner

Je ne dirais pas ça.

Membre de la communauté

[inaudible]

Jay Thor Turner

Je ne pense pas pouvoir répondre à cette question. Ce que je dirais, c'est qu'il s'agit d'une capacité essentielle à la réalisation du projet de navires de combat canadien. Sans ce site, le programme sera compromis, et il est essentiel pour le Canada de disposer d'une capacité navale. Par conséquent, il est très important que nous allions de l'avant avec ce projet et avec ce site, car cela nous permettra d'appuyer la Marine de l'avenir.

Membre de la communauté

Je veux revenir sur le processus de sélection du site. Vous avez parlé des quatre comparables qui se trouvent dans votre magazine et qui ont été présentés par le MDN. Vous avez dit que le projet du Royaume-Uni était le plus comparable. Êtes-vous en train de dire qu'aucun de nos alliés n'effectue des essais sur des pièces d'équipement ou une combinaison de pièces d'équipement semblables aux nôtres?

Jay Thor Turner

Je peux affirmer qu'aucun de nos alliés n'effectue des essais sur des pièces d'équipement tout à fait comparables aux nôtres, car nous avons des besoins de capacité très différents.

Membre de la communauté

Quoi? Des radars? Lesquels? J'essaie d'en savoir plus. Je me suis renseigné.

Jay Thor Turner

Il existe plusieurs systèmes de combat.

Membre de la communauté

Vous êtes vraiment vague. Est-ce que c'est le radar SPY-7?

Jay Thor Turner

Deux sites seront dotés d'un radar SPY7-7 : un aux États-Unis et un au Canada, et donc [inaudible] au Canada. Les États-Unis, oui, et ils construisent aussi le radar SPY-7 pour le Canada et d'autres pays. L'installation dotée du radar SPY-7 des États-Unis sera différente de celle de Hartlen Point. Elle aura donc des capacités différentes. Nous avons besoin de plus de capacités, parce que nous allons intégrer le radar SPY-7 dans un navire de combat qui est très différent des autres et qu'il n'y a que deux programmes de navires de combat qui intègrent le radar SPY-7 à ce stade. Il s'agit des programmes du Canada et de l'Espagne. Par conséquent, il s'agira d'une capacité unique au monde.

Membre de la communauté

En fait, il s'agit de radars SPY-6. Ils ont été mis à niveau en 2020. Et l'Espagne les laisse à Lockheed Martin, à Morristown, pour que le constructeur y fasse les essais.

Jay Thor Turner

Je ne peux pas parler des détails du programme de l'Espagne.

Membre de la communauté

C'est ce que je cherche à savoir.

Jay Thor Turner

Il faudrait probablement aller en Espagne pour obtenir plus de détails. Je n'en sais pas plus.

Membre de la communauté

Et, l'installation construite par l'Australie en ce moment n'est en rien similaire? Vous avez dit que c'était similaire.

Jay Thor Turner

L'Australie utilise des composants semblables sur ses navires, mais son radar est complètement différent. Il a été mis au point en Australie et il présente des paramètres d'essais différents en fonction des objectifs que le pays cherche à atteindre.

Membre de la communauté

D'accord, mais regardons les sites choisis par les autres pays. Le site de Portsmouth est situé sur une colline, dans un complexe industriel, et on y teste des armes et des systèmes de défense depuis 45 ans. On vient de construire un grand et beau bâtiment à côté pour la logistique. Donc, le site n'a pas besoin d'être près de la mer, il peut se trouver à 11 km à l'intérieur des terres. En Australie, le nouveau site est en cours de construction et il se trouve à 4 km à l'intérieur des terres. Il est situé à côté d'une sous-station électrique et en face d'une décharge, dans une zone industrielle à l'extérieur d'Adelaide. Les pays investissent beaucoup d'argent dans la modernisation et la construction de ces sites, mais ils ne choisissent jamais des endroits comme Hartlen Point. Aussi, il y a d'autres endroits en Nouvelle-Écosse où cette installation pourrait être construite. Vous devez regarder ailleurs. Donc... [inaudible]

Alexandra Evershed

Beaucoup de points qui reviennent au processus de sélection du site. Pourquoi ici?

Jay Thor Turner

Il est très difficile de comparer les programmes et les sites. Le site de Portsmouth se trouve dans une zone urbaine, à côté d'un hôpital. Son contexte est très différent du nôtre. L'équipement et le système de combat mis à l'essai sur ce site sont très différents de ceux du Canada. Ils sont complètement différents. Je ne pense pas qu'il y ait de composants communs identiques dans le système de combat qui sera mis à l'essai sur ce site. Cela dit, nous l'utilisons comme comparable pour comprendre comment il est exploité et comment il est utilisé du point de vue des essais d'intégration. Il nous est utile à des fins de comparaison et de compréhension des activités. Du côté des États-Unis, le radar SPY-7 est en cours de construction et il sera mis à l'essai avant que nous l'obtenions. Encore une fois, il ne sera pas organisé de la même manière. Il ne disposera pas du système d'armes complet que nous aurons au Canada. Pour ce qui est de l'Australie, c'est... Je vais me répéter. La réponse est qu'il faut considérer le contexte canadien pour mettre à l'essai, évaluer et intégrer le système de combat canadien qui sera installé sur le navire de combat canadien et que ce contexte est assez différent de ceux des autres pays. Bien qu'il y ait certaines similitudes entre les systèmes, ils restent très différents, de même que le contexte des essais que nous devons effectuer et la capacité requise

pour soutenir le programme. En conséquence, nos critères et notre processus de sélection sont forcément différents.

Membre de la communauté

[inaudible] n'est pas la même chose, à côté du centre d'essai de lancement de fusées de la NASA, où ils construisaient des bombes par le passé, comme si c'était le genre de centre qu'ils installent aux États-Unis.

Rob Chambers

J'aimerais faire une suggestion. Les gens veulent manifestement plus d'information sur le processus de sélection du site, les comparables, etc. Il est clair, à tout le moins, que nous devons faire nos devoirs pour mieux présenter l'analyse qui a été faite. Vous avez manifestement fait vos devoirs, ce qui est formidable. Donc, ce que je suggère, c'est que nous rassemblions les renseignements dont nous disposons qui répondent à certaines des questions que vous venez d'exprimer et que nous vous les fassions parvenir pour que vous puissiez jeter un second regard sur les motifs de cette décision.

Membre de la communauté

Ça ne m'intéresse pas. Je veux juste savoir pourquoi vous ne déplacez pas le projet dans une zone industrielle. [inaudible]

Rob Chambers

Si l'information est déjà accessible, c'est parfait. Tout ce que je disais, c'était que si vous avez besoin de plus d'information, nous devrions revoir la façon dont nous communiquons nos renseignements. Si vous dites que ça ne vous intéresse pas... Je suis désolé, je ne veux pas vous prêter des propos que vous n'avez pas tenus.

Membre de la communauté

Non, je dis simplement qu'il y a une différence philosophique entre ce que nos alliés font et ce que le Canada décide de faire. On parle de construire une installation d'essai à terre dans un endroit magnifique comme Hartlen Point, alors qu'ailleurs, elle se trouve à côté d'un centre de lancement de fusées de la NASA ou d'un dépotoir.

Rob Chambers

Je crois que la divergence provient du fait que nous essayons d'expliquer les exigences opérationnelles qui ont motivé la décision, une décision avec laquelle vous êtes en désaccord et avec laquelle beaucoup de personnes dans cette salle sont en désaccord. Je comprends, mais tout ce que nous pouvons faire, c'est de vous fournir des explications plus détaillées ou plus claires, ou de vous l'expliquer d'une autre façon.

Membre de la communauté

C'est à cause du site que vous avez choisi. Vous avez dit qu'il doit être très proche de la base. Trois d'entre eux ne sont pas près de la base, où la construction navale a lieu. Le site de Portsmouth se trouve à 700 kilomètres des navires construits sur le [inaudible]. Vous dites que vous avez choisi ce site parce qu'il doit se trouver tout près de la base et tout près du chantier naval.

Jay Thor Turner

J'aimerais faire suite aux commentaires de M. Chambers. Lors de la dernière séance, je me suis engagé auprès des membres de la communauté à accomplir une tâche que je n'ai pas encore accomplie, qui va dans le sens de la suggestion de M. Chambers, à savoir la préparation d'un document explicatif. J'ai demandé à mon équipe de rédiger un bulletin qui, à mon avis, dresse un

portrait complet du processus de sélection du site dans le contexte canadien. Je n'ai pas eu le temps de l'examiner, donc je n'ai pas pu le faire passer par la chaîne de commandement pour qu'il soit diffusé. Nous allons poursuivre notre travail en ce sens. De plus, j'estime que vous avez soulevé des points intéressants concernant les autres sites qui mènent des activités semblables aux nôtres. Il faudrait mieux expliquer les différents contextes de ces sites pour que vous compreniez.

Membre de la communauté

[inaudible]

Jay Thor Turner

Je dirais que vous avez fait quelques interprétations qui sont différentes de ce que je dirais à propos du site. En fait, le site de Portsmouth est proche de l'endroit où les navires de type 26 sont construits. Le site d'Adelaide est le chantier naval où est construit le navire australien. Le site de Morristown, au New Jersey, est l'installation du concepteur d'origine des systèmes radars. Enfin, le site de Wallops Island est une installation de la marine américaine qui est à 60 km du chantier.

Membre de la communauté

260 kilomètres au nord.

Jay Thor Turner

C'est exact. Donc, encore une fois, les méthodes d'exploitation et de mise à l'essai de la Marine des États-Unis sont très différentes des nôtres.

Membre de la communauté

C'est parce que vous avez cette liste de critères pour Hartlen Point que vous essayez de justifier et de rationaliser.

Alexandra Evershed

Je suggère que nous passions à... [interruption inaudible] C'est exact, et beaucoup de gens veulent que l'on réponde à leurs questions. Donc, je vais passer la parole à ce monsieur.

Membre de la communauté

Je tiens d'abord à vous remercier de votre présence. Je sais qu'il s'agit d'un sujet très sensible pour beaucoup de gens, mais en mon nom et en celui d'autres personnes, j'en suis sûr, je tiens à vous dire que nous vous sommes reconnaissants d'être là pour répondre à nos questions. Capitaine Turner, vous avez mentionné des interactions entre l'installation d'Osborne Head et celle de Hartlen Point. Je suis un résident d'Osborne Head et je suis un fervent surfeur. Je surfe dans ces eaux depuis de nombreuses années. En fait, j'ai deux questions, mais elles sont liées. Premièrement, j'aimerais savoir si, en raison de cette interaction, il y aura des répercussions pour les personnes qui accèdent aux eaux littorales de Cow Bay pour faire du surf, du kayak, de la planche à pagaie ou de la pêche dans cette zone. Deuxièmement, j'aimerais savoir si les personnes qui surfent dans les eaux côtières pourront accéder à Hartlen Point. Je dirais qu'Osborne Head est un endroit beaucoup plus fréquenté pour le surf dans la province, mais Hartlen Point demeure un endroit fréquenté par certaines personnes qui veulent aussi y faire du surf.

Jay Thor Turner

Je vous prie de patienter pendant que je prends quelques notes pour ne pas oublier des éléments de votre question. Donc, pour ce qui est des interactions à Osborne Head, si je me fie à l'évaluation, il ne devrait pas y avoir de restrictions. S'il y en a, elles seraient à proximité de l'installation d'essai à terre. Comme les interactions sont assez éloignées, nous ne prévoyons pas de restrictions dans cette zone,

en dehors des restrictions de sécurité déjà en place pour ce site qui, je crois, sont limitées à l'installation elle-même. Comme je l'ai dit, la question est plus délicate en ce qui concerne les eaux littorales de Hartlen Point. Encore une fois, nous n'avons aucune intention d'établir une zone d'exclusion permanente. Nous devons encore mettre au point des procédures de contrôle des champs de tir pour garantir la santé et la sécurité de tous à proximité du site. À mesure que nous avancerons dans le processus de conception, que nous procéderons aux essais et aux évaluations et que nous saurons où se trouvent les zones sécuritaires, nous pourrons vous répondre avec plus de certitude. Je le répète. Comme le radar est en cours de développement, nous n'avons pas encore orienté le bâtiment lui-même. Donc, nous ignorons les répercussions possibles, car la distance est en fait très importante. Plus on s'éloigne, plus le champ devient faible, ce qui le rend sécuritaire. Cela reste à déterminer pour le site de Hartlen Point, mais pour l'instant, nous ne prévoyons pas de répercussions importantes dans le secteur d'Osborne Head.

Alexandra Evershed

Nous passons aux questions en ligne.

Keelan Green

La prochaine question nous provient de Lindsey Lee du Sierra Club, Canada, section de l'Atlantique, et porte sur un commentaire de Paul Schauerte, dans lequel il dit que l'objectif est de publier les études dans leur intégralité. Elle demande : « Pourquoi est-ce un objectif? Dans quelles circonstances le MDN estimerait-il qu'il serait acceptable de ne pas publier les études dans leur intégralité? »

Paul Schauerte

Je m'excuse d'avoir donné l'impression qu'il y avait une décision à prendre en ce sens. Nous allons publier les études dans leur intégralité.

Alexandra Evershed

D'accord. Nous avons une question claire et une réponse claire. Nous passons maintenant le micro à [inaudible].

Membre de la communauté

J'ai quelques remarques à faire avant de poser ma question. J'aimerais souligner le respect dont tout le monde fait preuve. Je dois dire que je suis très fière des membres de la communauté et du respect qu'ils témoignent alors qu'il ne leur est pas témoigné en retour depuis le début. Je tenais à ce que ce soit dit. Nous revenons sans cesse aux Chantiers Maritimes Irving, et j'entends tous les arguments. J'encourage tous ceux qui ne comprennent pas pourquoi Les Chantiers Maritimes Irving ne devraient pas produire des rapports sur des aires naturelles dans le cadre d'un processus de sélection à rentrer chez eux et à chercher « incident torchère Canaport » ou « loi oiseaux migrateurs milieu urbain » sur Google. À partir de là, je suis certaine que vous trouverez beaucoup d'autres articles, mais ces deux sujets sont très importants. En ce qui concerne la perte de zones humides, relier des zones humides est nuisible à celles-ci, et je pense que personne ne peut prétendre qu'une zone humide artificielle a le même impact qu'une zone humide naturelle. Les zones humides sont des puits de carbone. Je reçois des messages d'une personne qui a posé une question en ligne et qui a l'impression d'avoir été censurée. Elle veut simplement que les gens sachent que sa question n'a pas été posée correctement. J'en viens à ma question. Depuis le début de la séance, j'entends les questions qui sont posées et les réponses qui sont données. Les questions sont très directes, mais les réponses sont très évasives. On dirait qu'on essaie d'esquiver les réponses. J'ai l'impression qu'il y a beaucoup d'excellentes questions, mais peu d'excellentes réponses. C'est très déroutant. Voici ma question. Si vous n'avez pas la réponse, je vous demande simplement de passer. Pour ceux d'entre vous qui ne le savent pas, la

COP15 a eu lieu au Canada au début de l'hiver. Le gouvernement du Canada a déclaré que sa priorité était de faire en sorte que la COP15 donne les résultats souhaités pour la nature et que les partenaires internationaux devaient de toute urgence mettre fin à l'alarmante perte de biodiversité dans le monde et renverser la vapeur. La question que je vous pose – et je vous prie également de ne pas me dire que vous suivez toutes les lois, car les lois n'ont pas le pouvoir qu'elles devraient avoir, et c'est là le principal problème. Je pense que nous sommes tous conscients que des changements doivent être apportés aux lois fédérales. Ma question est la suivante : comment justifiez-vous la construction d'un bâtiment sur une péninsule biodiversifiée et sur une halte migratoire dans le contexte actuel, alors que la biodiversité et la perte d'habitat sont au premier plan et que les répercussions sur la voie empruntée par les des oiseaux migrateurs ne peuvent pas être atténuées?

Rob Chambers

Je tiens à respecter votre demande de ne pas tenir des propos dénués de sens. Je ne sais pas si je vais y arriver, alors je m'excuse d'avance. Nous avons des spécialistes de l'environnement parmi nous qui peuvent expliquer la mesure dans laquelle nous pouvons atténuer les répercussions qui ont été définies ou toute la mesure dans laquelle nous pouvons le faire. C'est probablement à ce type de langage que vous vous opposez. J'ajouterai que nous travaillons activement en partenariat avec ECCC pour que certaines de nos bases militaires dans d'autres régions du pays soient reconnues comme d'autres mesures efficaces de conservation par zone. On parle de centaines d'hectares de zones de biodiversité protégées dans le cadre de cette reconnaissance. Disons simplement que les FAC du MDN déploient des efforts en ce sens à l'échelle nationale et prennent des mesures qui ne sont pas nécessairement prises ici, à Hartlen Point, mais qui sont encore plus importantes pour l'atteinte de cette cible.

Membre de la communauté

Mais pas en Nouvelle-Écosse. Vous parlez de mesures en dehors de notre province...

Rob Chambers

Je ne veux pas me tromper, mais il me semble que je n'ai pas vu d'exemples en Nouvelle-Écosse, non. Je vais me tourner vers mes collègues au cas où ils auraient quelque chose à dire sur la question migratoire que vous venez de mentionner.

Membre de la communauté

Où sont les experts? Où est la personne qui a réalisé l'évaluation? Pourquoi ne sont-ils pas là?

Rob Chambers

J'aimerais finir de répondre à la première question que nous venons d'entendre. Paul, aviez-vous autre chose à dire à ce sujet? Non? Votre mise en garde a été entendue.

Membre de la communauté

D'accord, merci.

Alexandra Evershed

Alors, c'est à votre tour de poser une question.

Membre de la communauté

Oui, je m'en réjouis. Je m'appelle Anna Crosby. J'ai quelques questions. De la même manière qu'on nous a demandé de garder nos questions pour la fin, je vous prierais de prendre des notes. Veuillez m'écouter jusqu'au bout, parce que je suis revenue dans la région en août. Vous avez commencé la séance par une reconnaissance territoriale. Peu après, M. Chambers, vous avez dit que ce n'est que la

deuxième fois que vous venez ici. Ma question est donc la suivante : que signifient pour vous ce territoire et cette reconnaissance territoriale? Parce que pour beaucoup de gens dans cette salle, cette parcelle de terre a beaucoup d'importance. Ma famille a choisi de revenir dans cette communauté en raison du front de mer qui s'y trouve. Cela m'amène à ma deuxième question, ou plutôt mon deuxième point. Je sais qu'il y a beaucoup de militaires et de familles de militaires dans cette salle, mais j'ai l'impression qu'ils hésitent à s'exprimer sur ce sujet en raison de leur engagement dans l'armée. Quelles seront les conséquences pour eux s'ils le font? Je pense que c'est la raison pour laquelle nous ne voyons pas plus d'écriteaux orangés dans notre communauté. Donc, j'aimerais savoir ce que vous faites pour engager les militaires d'une manière qui leur permette de s'exprimer à ce sujet, sans crainte des conséquences. Personnellement, en tant qu'ancienne employée du MDN, je sais que j'aurais été terrifiée à l'idée de prendre la parole ici pour vous reprocher de ne pas avoir choisi le terrain de golf sans explication valable. J'ai une autre question. Peut-être deux. Que signifie la consultation pour vous, alors que nous sommes là à parler et à soulever des questions? Quelles sont les mesures prises sur la base de nos questions? Y a-t-il quelque chose que nous puissions faire pour déplacer ce projet? Ça me paraît insensé que la seule réponse obtenue à la demande de déplacer le site vers le terrain de golf soit « non ». C'est bien beau le golf, mais je préférerais de loin avoir un front de mer qu'un terrain de golf. Qui parmi vous sera encore en poste à s'occuper de cette installation ou de ce qu'elle aura entraîné dans 20 ou 30 ans, alors que nous, de la communauté, serons tous encore là? [inaudible]

Rob Chambers

Comme il a répondu à la première question, je ne veux pas perdre de temps à parler de mon itinéraire de voyage. Dans le cadre de mon travail actuel, je suis seulement allé deux fois à la BFC Halifax, c'est vrai, mais j'ai de la famille dans la région et je suis allé à l'école dans la vallée. Je suis venu très souvent ici. Je sais que ce n'est pas votre point, pardon, votre argument. En ce qui concerne mon rôle dans le projet, comme je ne travaille pas à plein temps sur celui-ci, je ne me soucierais pas de moi et de mes déplacements. Vous savez, il y a toute une équipe de projet ici. Il y a les liens avec la communauté, mes collègues de la Marine... Vous savez, la Marine est présente dans la région depuis des décennies et des décennies. Je sais que ce n'est pas vraiment là que vous voulez en venir...

Membre de la communauté

Est-ce que l'un d'entre vous vit dans cette communauté?

Rob Chambers

Non, je ne vis pas à Hartlen Point ni à Eastern Passage. En ce qui concerne votre suggestion visant à faciliter les choses pour les militaires, vous avez raison. Nous allons mettre en place un mécanisme de rétroaction anonyme auquel ils auront accès afin qu'ils aient cette option. Bon point. Nous allons le faire, c'est certain. Pour ce qui est de votre troisième point, je ne sais pas quoi vous dire. Comme je le disais au début, mon travail consiste à soutenir la Marine pour qu'elle obtienne les installations dont elle a besoin. La décision liée au choix du site a déjà été prise. Vous savez, d'autres options ont été envisagées et rejetées. Nous sommes en quelque sorte en train de présenter les renseignements et les preuves que nous avons aujourd'hui.

Membre de la communauté

Que d'autres sites n'ont pas été examinés de façon exhaustive, que seuls cinq sites ont été analysés par Irving, une entreprise à laquelle une étude de faisabilité n'aurait probablement pas dû être confiée pour toutes les raisons que nous avons mentionnées ce soir. Est-ce qu'une demande de propositions pour l'examen de différents sites a été envoyée à d'autres entreprises en dehors d'Irving afin qu'elles puissent présenter une proposition?

Jay Thor Turner

Pour répondre rapidement à votre question, nous n'avons pas lancé une demande de propositions pour le processus de sélection du site. Nous avons un contrat avec Irving, qui a effectué l'analyse pour nous dans le cadre de ce contrat.

Membre de la communauté

Cela faisait partie du contrat initial. Est-ce qu'une étude de faisabilité a été faite?

Jay Thor Turner

Oui, c'était dans le contrat de définition.

Membre de la communauté

Pour les contrats [inaudible pendant 25 secondes]

Jay Thor Turner

Alexandra va probablement m'en vouloir d'avoir répondu directement. Nous avons demandé aux Chantiers Maritimes Irving d'examiner ces cinq sites, d'effectuer une analyse en fonction d'une liste de critères et de facteurs que nous leur avons fournies, puis nous avons examiné les résultats de cette analyse et d'autres aspects qui étaient liés à l'installation et à la capacité. Donc, une partie de l'analyse était une étude de cas de l'installation et de la capacité, et la sélection du site en faisait partie. Je le répète. Nous avons fourni les cinq sites et demandé à ce qu'ils soient analysés, parce que, du point de vue du MDN, c'étaient les sites envisageables.

Membre de la communauté

[commence à répondre]

Alexandra Evershed

OK, je vais devoir vous arrêter. J'essaie simplement d'être équitable. Nous allons prendre une question au centre, une question sur le côté et une question en ligne. Donc, c'est parti, et nous allons continuer notre petit cercle si ça ne vous dérange pas. D'accord?

Keelan Green

La prochaine question en ligne vient de Sasha [inaudible]. Sasha a plusieurs questions. Je vais vous les lire. Je reviendrai sur l'une de ces questions au besoin pour nos présentateurs. Première question : y aura-t-il des images modélisées du site et de la future installation? Il serait utile pour la communauté d'avoir une représentation visuelle de l'installation d'essai à terre sous différents angles de vue. Est-ce un élément qui sera inclus dans une consultation ultérieure? Deuxième question : existe-t-il des plans de surveillance à long terme du site au cas où on constaterait des répercussions sur la faune, le sol, etc.? Qui seront les experts chargés de la surveillance des espèces en péril et des zones humides sur le site? Avez-vous des plans en place si la construction ou l'exploitation du site détériore ou détruit les zones humides dans la zone, surtout si l'on considère que ces types d'écosystèmes sont très sensibles et importants pour le fonctionnement et la biodiversité des écosystèmes? Enfin, dans quelle mesure avez-vous consulté les populations micmaques locales? Vous avez évoqué la consultation des populations autochtones, mais aucun exemple concret n'a été fourni. Nous pouvons peut-être commencer par la première question sur les visuels de l'installation?

Membre de la communauté

Bien sûr.

Alexandra Evershed

Merci!

Paul Schauerte

Oui, je peux répondre. Au chapitre des images modélisées, nous sommes actuellement en avance sur la conception, mais une fois que nous aurons déterminé la conception, des dessins conceptuels de l'installation seront réalisés. Nous les présenterons dans le cadre de la prochaine séance d'engagement communautaire qui portera sur la construction. Pour ce qui est de la surveillance du site à long terme, j'ai parlé de la surveillance que nous effectuerons pendant la période de construction, mais je dois me tourner vers mes collègues des FMAR(A) pour les questions environnementales. Une fois que l'installation sera opérationnelle, ce sont les FMAR(A) qui assureront la surveillance des activités et du site d'un point de vue environnemental. Je tiens à réitérer que le projet vise à atténuer la perte de zones humides autant que possible pour ce qui est de l'endroit où se trouve l'installation. Si nous subissons une perte sur le site, nous l'atténuerons à 100 % en la compensant ailleurs. Je vais passer la parole à mon commandant de la base, qui sera en mesure de répondre à la dernière question.

Capitaine de vaisseau Andy MacKenzie

[inaudible] parler des consultations avec les communautés autochtones. Pour répondre à votre question, nous avons tenu de nombreuses séances d'engagement avec les communautés autochtones l'année dernière, aussi bien en personne qu'en mode virtuel. Nous avons aussi échangé par correspondance tout au long de l'année et planifié une autre séance d'engagement en mars. Ces consultations ont été tenues avec des dirigeants communautaires, ainsi que des aînés.

Expert des FMAR(A)

J'aimerais parler de notre participation aux études sur ce site. La section Sécurité et environnement des FMAR(A) a une longue histoire à Hartlen Point. Nous avons participé à plusieurs études et enquêtes sur les espèces en péril, ainsi qu'à des examens des ressources naturelles, et nous avons acquis une connaissance assez approfondie de ce qui se trouve à cet endroit depuis les dix dernières années environ. Nous continuons à utiliser les renseignements recueillis dans le cadre de ces études, en particulier dans le cadre du projet. En fait, nous prévoyons réaliser une autre enquête parallèlement aux enquêtes relatives au projet qui sont en cours. Nous serons donc en mesure de reporter cela à un autre moment et de continuer à suivre la viabilité des espèces en péril sur le site, ainsi que d'obtenir de meilleures données afin de demander aux personnes qui effectuent des travaux sur le site de les effectuer en tenant compte de ces espèces. Je pense qu'il y avait aussi une question sur les sols, n'est-ce pas? Il en va de même pour la gestion des sols. Nous avons un programme de gestion des sites contaminés que nous pourrions appliquer à cet endroit. Si des sols doivent être gérés sur le site, ils feront l'objet d'une enquête et d'un suivi pour faire en sorte qu'ils soient contenus correctement. S'ils doivent être retirés du site, ils le seront conformément aux exigences provinciales en matière de déplacement de ces matériaux.

Paul Schauerte

Je pense qu'il y avait une question spécifique sur la surveillance continue et la surveillance opérationnelle.

Expert des FMAR(A)

Pour les sols? Oh non, pour les espèces et tout le reste. Cela fait partie du plan de gestion des ressources naturelles du site. Il s'agit d'un programme actif qui se poursuivra et qui nous permet de faire de meilleures recommandations aux personnes qui effectuent des travaux sur le site afin que leurs activités ne perturbent pas les espèces qui s'y trouvent.

Alexandra Evershed

Merci! D'accord. À vous, Tony.

Membre de la communauté

Je m'appelle Tony Rusinak. J'habite de l'autre côté du terrain de golf. Je suis le dossier depuis que j'en ai pris connaissance. J'essaie de savoir ce qui se passe et d'obtenir autant d'information que possible. Merci d'être ici ce soir et de nous écouter. J'aimerais vous raconter une histoire. Je me suis chronométré en la lisant; elle dure un peu plus de deux minutes, mais moins de trois minutes. J'ai l'impression que cette histoire fait écho à ce que tout le monde a dit ce soir, à ce que les 18 000 signataires de la pétition qui désapprouvent le choix du site ont dit, aux dizaines de commentaires que vous avez reçus, ainsi qu'aux centaines d'échanges que j'ai eus à ce sujet depuis un an et demi. Laissez-moi vous raconter cette histoire. En bas de la colline, derrière les trous cinq et six du terrain de golf, se trouve la plage de Silver Sands. Au siècle dernier, Silver Sands était une destination touristique de choix en Nouvelle-Écosse. Sa plage rivalisait avec celles de Rainbow Haven et de Clam Harbor pour la beauté naturelle de ses vastes étendues de sable à marée basse, ses dunes boisées ondulantes et sa proximité de la ville. Dans les années 1960, tout a basculé. Les propriétaires ont décidé que le sable de la plage avait plus de valeur pour la construction. Il s'en est suivi une extraction massive de sable. Le sable extrait de cette plage a été utilisé pour divers projets dans la région de Halifax, comme l'échangeur de Cogswell et la batterie de Hartlen Point. Les deux sont aujourd'hui hors d'usage; ils ont été démolis et transportés au dépotier. L'un des plus grands projets était la piste d'atterrissage de la BFC Shearwater. En réponse aux vastes manifestations publiques et à la pétition contre l'extraction, la population a reçu l'assurance que le sable finirait par revenir. Surtout si vous regardez au large assez longtemps. J'y pense souvent lorsque je regarde le lever du soleil. Je vais juste au bout du chemin, le seul endroit sur Shore Road où l'on peut voir le lever du soleil à l'horizon, qui sera fermé avec ce projet. La plage de Silver Sands n'est jamais revenue. De plus, en l'absence de sable comme barrière naturelle, les tempêtes ont érodé les points d'accès publics et Cow Bay Road était menacée d'inondation. Aujourd'hui, le rivage n'est plus qu'un squelette de ce qu'il était autrefois. Il ne reste qu'une décharge de huit pieds de haut, la route côtière est bloquée, des clôtures qui limitent l'accès aux arbres et de vastes dunes ont été emportées. Il n'y a pas de sable. La magnifique plage a disparu. Le mois dernier, lors de ma rencontre avec Lorne Oram, gestionnaire de projet et directeur de la construction et de la réalisation du projet, je lui ai demandé s'il connaissait l'histoire de Silver Sands. Il ne savait même pas où se trouvait Silver Sands. C'est juste là. Son équipe et lui sont certainement au courant de l'interdiction d'accès au littoral. On voit l'histoire se répéter avec le projet d'installation d'essai à terre de Hartlen Point : ignorance de l'histoire locale et des contextes locaux, méconnaissance de la biodiversité et absence de consultation publique dans la prise de décision. La fermeture de l'accès public au bord de mer et aux eaux littorales pour des raisons de santé et de sécurité ainsi que la destruction de ce paysage naturel sont inacceptables dans une des deux villes du Canada qui enregistre la plus forte croissance. Environnement urbain bâti? Environnement urbain moins bâti? Veuillez m'en dire plus sur cet environnement urbain moins bâti. L'océan est au cœur de la vie de cette communauté locale. Nous avons vu à quel point les promesses d'atténuation, le respect des processus et les pirouettes fonctionnent bien dans le cas de Silver Sands; ce cycle de destruction de nos terres publiques naturelles les plus importantes s'arrête maintenant. Question : comment justifiez-vous le choix de ce site auprès des plus de 18 000 signataires de la pétition? Merci!

Membre de la communauté

[début d'un chant]

Alexandra Evershed

Vous vous souvenez que j'ai dit que je lèverais la main? Je lève la main. Il y a beaucoup de gens dans cette salle qui méritent d'être entendus. Ce n'est pas en chantant qu'ils seront entendus. Ils ont des questions. Allons chercher des réponses. Bien. Cette dame a une question.

Membre de la communauté

On n'a pas répondu à ma question.

Alexandra Evershed

Oh! Je suis désolée. Je suis vraiment désolée.

Membre de la communauté

Je comprends.

Rob Chambers

Il m'est impossible de faire suite à ce que vous venez de dire d'une manière qui lui rendra justice, car je suis ému par votre passion. Je ressens votre émotion et votre passion. Je vous remercie de votre intervention. Je m'excuse pour ma voix tremblante. Je reconnais que c'est une situation difficile. Vous savez que le projet va aller de l'avant. En l'état actuel des choses, mon travail consiste à soutenir la Marine et à faire de mon mieux pour faire avancer le projet tout en m'engageant auprès des habitants de la région. Je n'emploierai pas le terme « atténuation », parce qu'il n'a manifestement pas bonne presse ici. Mais nous allons continuer à diffuser l'information qui ressort des études que nous menons par l'intermédiaire de tiers indépendants. Nous continuerons à vous communiquer ces renseignements. Nous sommes déterminés à poursuivre ces échanges. Nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir dans le sens de ce que nous avons dit relativement à toutes les questions abordées ce soir. Je ne peux rien vous promettre de plus et je m'en excuse, car je sais que ce n'est pas ce que vous voulez entendre.

Membre de la communauté

Bonsoir à tous. Je tiens à vous remercier de votre présence. Je tiens aussi à vous remercier d'avoir été patients et de tenir le coup, car je sais que tout cela doit être très stressant pour vous tous. Capitaine Turner, je vous offre mes excuses, car je sais la quantité de travail que vous avez dû fournir au cours de la dernière année. Mais ce qui m'inquiète, c'est que vous avez mis la charrue devant les bœufs. En tant que résidente de Shore Road, de cette communauté, je peux vous dire que je ne peux accepter votre étude sur le trafic, parce que le matin, de 7 h à 9 h, les voitures sont déjà pare-chocs à pare-chocs devant chez moi. J'habite à Eastern Passage depuis peu, car je viens de revenir de Colombie-Britannique. Par contre, je peux vous dire que je ne veux pas rester si ce projet se concrétise. Je suis prête à vendre ma maison à perte, et je crois que je ne suis pas la seule, parce que la situation est devenue acrimonieuse et désagréable pour nous. Je pense que le panel, dans sa décision, a sous-estimé les sentiments des membres de la communauté. Je cherchais le terrain de golf quand je me préparais à venir ce soir. J'ai parlé à mon voisin qui vit ici depuis 30 ans, et il ne savait même pas ce qu'était Hartlen. Il y a une divergence entre le MDN et les résidents de cette communauté. Je suis d'avis que si ce projet va de l'avant sans réévaluation de ces sites, le fossé ne fera que grandir. C'est pourquoi je ne veux pas rester. Je pense que vous sous-estimez l'ampleur du fossé qui va se creuser. Il existe déjà et les travaux n'ont même pas commencé. Je ne peux pas imaginer ce qui va se passer dans les 20 prochaines années. Alors, je tiens à vous dire, Capitaine Turner, et je m'en excuse parce que je sais que cela a dû vous demander beaucoup de travail, que je ne suis pas la seule à ne pas vouloir rester dans cette communauté si le projet va de l'avant. J'espère que vous allez nous écouter parce que je suis sincère quand je vous dis que la colère est palpable. Merci!

Jay Thor Turner

Merci de votre commentaire. Comme je l'ai dit la dernière fois que j'étais ici et que j'ai rencontré un certain nombre de membres de la communauté, nous vous sommes reconnaissants de vos commentaires et nous sommes à l'écoute. Pour nous, il ne s'agit pas seulement de nous asseoir ici et d'ignorer vos sentiments et votre explication de la divergence. Cela dit, le projet est essentiel pour livrer les navires dont nous avons besoin pour l'avenir. Et ça demeure mon travail de le faire avancer. Merci encore de votre commentaire.

Alexandra Evershed

Je vais passer aux questions en ligne. Oh, je vais à l'avant de la salle. On me le demande. Je viens vers vous. J'ai une faveur à vous demander. Il est maintenant 21 h, et j'aimerais faire le tour de toutes les questions parce que nous voudrions répondre à toutes les questions. Est-ce possible de poser des questions de façon succincte? Est-ce possible de répondre aux questions de façon succincte? Essayons de garder les questions et les réponses courtes et directes.

Membre de la communauté

Je vais enlever mon masque. C'est une bonne chose que je sois ici maintenant parce que j'ai préparé ce que je voulais dire et je me suis chronométrée. Ce n'est pas très rapide, mais la réponse sera peut-être longue.

Alexandra Evershed

Vous ne pouvez pas contrôler ça. Je vais essayer.

Membre de la communauté

Encore une fois, il s'agit de la sélection du site. Je m'appelle Marnie et je suis le projet depuis que j'en ai entendu parler dans un article de Radio-Canada en juin 2021, alors que la période de consultation publique s'était terminée à l'insu de tous en janvier 2021. Voilà pourquoi personne n'a fait de commentaire, parce que personne n'était au courant. Mais une fois que nous en avons eu connaissance, nous sommes devenus actifs, et l'une des choses que l'on nous a dites lorsque j'ai parlé à M. Samson ici présent était : « Oh, ça va créer beaucoup d'emplois. » Pourtant, quand j'ai rencontré le petit groupe, on m'a dit qu'il y aurait 120 postes militaires, mais qu'il s'agirait principalement de personnes de la BFC Halifax. Donc, pas de nouveaux emplois militaires, mais plus de 300 emplois dans la construction. D'où viendront ces travailleurs? À Halifax, il y a une telle pénurie de travailleurs qualifiés qu'on ne peut même pas construire les maisons dont ont besoin les sans-abri et les personnes en quête d'un logement. L'argument selon lequel ce projet va créer des emplois ne tient plus. Il ne va pas créer d'emplois. Si vous essayez de faire venir des gens, ils n'auront pas d'endroit où vivre. Dans le contexte, cet argument, qui était l'un des principaux arguments de vente au départ, ne tient plus, en ce qui me concerne. L'autre volet, c'est que les contribuables vont devoir payer pour l'entretien de votre infrastructure. Vous n'avez pas d'infrastructure à Hartlen Point. D'autres sites en ont, mais pas celui-ci. Vous allez construire une infrastructure et, une fois que ce sera fait, vous allez transférer les coûts de propriété et d'entretien à la MRH. C'est ce qui va se passer, la MRH me l'a confirmé. La MRH, qui se trouve actuellement dans une situation financière précaire, a demandé à ses conseillers s'il fallait imposer un taux d'intérêt de 4 %, une augmentation de l'impôt foncier ou un taux de 8 %. Il faut savoir qu'un taux de 8 % nous aiderait à maintenir ce que nous avons déjà, tandis qu'un taux de 4 % signifie des coupes. Donc, dans tous les cas, les contribuables de la MRH vont devoir payer pour cette infrastructure. Si vous aviez choisi un site doté d'une infrastructure, nous n'aurions pas ces coûts supplémentaires. Ma question est donc la suivante : comment pouvons-nous justifier la construction d'un bâtiment sur un site non desservi à Hartlen Point, alors que d'autres sites sont déjà desservis et que vous utilisez l'argent des contribuables à une époque où il n'y a pas assez d'argent pour continuer à entretenir nos infrastructures? Je dois m'asseoir, mon dos me fait mal.

Rob Chambers

Oui, désolé pour l'attente. La ligne au centre est plus longue... maintenant, elles sont égales. Pour ce qui est des emplois, les dirigeants locaux en savent peut-être plus sur le marché du travail ici. Je viens d'avoir une conversation avec Construction de Défense Canada, qui est ici, travaille ici, collabore avec l'industrie régulièrement, et elle ne voit pas, dans les projets que nous entreprenons ou qu'elle entreprend, de signes importants de pénuries de main-d'œuvre qui pourraient exister ailleurs. [bruit provenant de l'audience] Pas dans les projets industriels que nous entreprenons. C'est peut-être le cas dans le secteur de la construction résidentielle, mais je ne connais pas bien ce secteur et le marché du travail. Je ne peux donc pas faire de commentaires à ce sujet. Nous sommes dans le secteur industriel et, sur ce plan, nous ne constatons pas de répercussions majeures sur la qualité de notre travail, le nombre de jours, la concurrence, etc. Peut-être que d'autres auront plus d'information à ce sujet, je ne veux pas parler pour eux. En ce qui a trait à la propriété et aux coûts permanents d'exploitation et d'entretien, il s'agirait d'une installation du MDN.

Membre de la communauté

Une fois que vous avez construit l'infrastructure, vous la transférez à la MRH pour qu'elle s'occupe de l'infrastructure dont l'installation a besoin ou ne possède pas.

Rob Chambers

OK, je vois que nous utilisons le même mot pour parler de deux choses différentes. Donc, on parle plutôt de services municipaux, comme les aqueducs, les égouts, etc.

Membre de la communauté

Vous remettez votre infrastructure à la MRH pour qu'elle l'entretienne et vous lui en transférez la propriété afin qu'elle en devienne responsable. On parle d'une infrastructure que vous avez choisi de construire sur un site, alors que vous avez d'autres sites qui sont déjà dotés d'une infrastructure.

Rob Chambers

Paul est beaucoup mieux placé que moi pour vous répondre. Je vais donc me taire. Il y a des choses à dire à ce sujet. Quant à la situation financière de la MRH, je ne vais pas m'avancer, bien évidemment. Nous avons des gens qui...

Membre de la communauté

Mais vous devez savoir que c'est le contexte dans lequel vous prenez cette décision.

Rob Chambers

En effet, dans ce contexte, ce n'est pas à moi de répondre à cette question. Il y a d'autres personnes ici qui pourraient vouloir le faire, mais je vais leur laisser le soin de décider. En attendant, je vais passer la parole à Paul.

Paul Schauerte

En effet, nous payons pour le raccordement des services municipaux au site à partir du moment où Hartlen Point commence à être sur la propriété du MDN, et ce, aussi bien sur le plan de la construction que de l'exploitation [inaudible]. Oui, nous nous raccordons aux services existants, mais je ne peux pas parler de l'état actuel de l'infrastructure des services municipaux dans la région. À la mise en place du site, nous payons [inaudible], qui est un paiement en lieu et place d'impôts pour couvrir les coûts liés, entre autres, à l'utilisation des services municipaux dans la région. Nous tentons de compenser les coûts supplémentaires de cette infrastructure par les paiements et [inaudible]. Nous essayons dans la mesure du possible d'atteindre la neutralité des coûts.

Membre de la communauté

[inaudible] Les gens ici ont des refoulements d'égouts dans leurs sous-sols, des inondations... L'infrastructure n'est pas capable de tolérer quoi que ce soit, et nous avons déjà de nouvelles constructions un peu partout. Cela n'a donc pas été pris en compte, mais aurait dû l'être. [inaudible]

Paul Schauerte

Je vais passer la parole à mon directeur de projet. Pour ce qui est des services, je crois que nous ne sommes peut-être même pas entièrement raccordés.

Andrew

Non, en effet. Nous avons un bâtiment, nous avons des études de la municipalité, nous nous sommes penchés sur la question et je pense qu'il s'agit d'une conduite de raccordement de 300 mm... [Pouvez-vous parler plus fort?] Désolé, désolé. Notre consultant examine les services auxquels nous serons raccordés. Pour l'instant je pense que c'est une conduite de 300 mm et il semble y avoir de la capacité. Pour ce qui est des services auxquels nous nous raccordons, c'est une ville entière en quelque sorte. Nous ne regardons que le système qui nous concerne, soit le point de raccordement. Une étude est réalisée par un ingénieur professionnel qui examine le point de raccordement et fait des estimations qui sont généralement de l'ordre de 65 %, c'est-à-dire que l'on est au maximum de la capacité une fois que l'on est à 65 % de la conduite. En ce moment, nous sommes en dessous de cette valeur au point de raccordement. En ce qui concerne ce que vous dites, il y a plusieurs conduites et autres. Toutefois, pour ce qui est du point de raccordement, nous avons fait des études et c'est en cours d'analyse.

Membre de la communauté

[inaudible]

Andrew

Il faudrait la mettre à niveau. Il existe des codes que nous suivons.

Membre de la communauté

[inaudible] Oui, mais nous pouvons seulement évaluer la capacité en fonction de sa taille actuelle. Non, c'est la raison pour laquelle vous... [inaudible]

Peter Sarty

À titre informatif, je travaille avec Andrew, je vis ici à Halifax et je connais assez bien le contexte local. Les seuls services municipaux auxquels nous nous raccordons sont la conduite d'eau existante qui dessert le site pour la protection contre les incendies et l'eau domestique. Nous ne nous raccorderons pas au système d'égouts municipal. Cette installation disposera d'un champ d'épuration sur place, ce qui suscite des inquiétudes. [bavardage en arrière-plan] Je tiens à le préciser parce que vous avez parlé de refoulements.

Rob Chambers

Alexandra, [inaudible], la conseillère, [inaudible].

Alexandra Evershed

OK, nous allons passer la parole à la conseillère. Ensuite, je viens vers vous. Vous avez posé la première question et vous avez attendu patiemment.

Becky Kent

Merci! Merci à tous d'être venus. J'aimerais clarifier les points qui ont été soulevés. Dans le cas du refoulement d'égout qui vient de se produire sur Shore Road, nous ne disposons pas d'une décision concluante ni d'un rapport d'examen qui permettrait de déterminer s'il y avait de la capacité ou non. Ça reste à déterminer. Il est donc inexact de dire qu'il n'y a pas de capacité. L'autre point que je souhaite aborder, c'est la prise en compte de l'impôt, qui passe de 8 % à 4 %, et qui n'a rien à voir avec un scénario économique défaillant de la municipalité. Ce dont il est question, c'est de la nécessité d'une infrastructure future pour la prestation de services futurs et de savoir si nous pouvons ou non aller de l'avant avec des initiatives d'action climatique et si, dans le contexte économique, le moment est venu pour chacun d'entre vous, en tant que contribuables, de choisir d'envisager un budget pour l'année prochaine et les années suivantes, mais avec une augmentation de 8 % ou de 4 %. C'est là toute la différence. Dans les scénarios actuels, nous ne parlons pas de coupes dans la prestation des services. Nous parlons d'options de prestation de services qui ne seront peut-être pas offertes dans l'avenir. Je tenais à clarifier le tout.

Alexandra Evershed

Merci! C'est votre tour.

Membre de la communauté

Merci beaucoup de votre présence ce soir. Ma grande inquiétude concerne l'accès à Shore Road. Je viens d'apprendre qu'il y aurait 300 emplois ici, mais comment allez-vous faire venir ces travailleurs et leurs véhicules d'une demi-tonne et d'autres équipements lourds? Voyons donc. Regardons les choses en face, nous savons que les ouvriers font des allers-retours incessants. Si vous avez 300 travailleurs de la construction et 125 employés sur le site à un moment donné, ça va être épouvantable. Je ne veux pas être coincé dans ma maison sur Shore Road. Si j'essaie de descendre à Fisherman's Cove, il va y avoir un ralentissement de 20 minutes. Si j'essaie de passer par Caldwell Road et de sortir de cette intersection, il va encore y avoir un ralentissement. Vous devez trouver votre propre voie d'accès et, si elle doit traverser le terrain de golf, qu'il en soit ainsi. Je ne suis pas d'accord avec l'affirmation selon laquelle c'est une restriction budgétaire. Si le MDN veut une route d'accès, qu'il la construise. Je pense que c'est ce que vous devriez faire.

Paul Schauerte

Merci! Pour ce qui est des 300 emplois en construction qui seront créés, les travailleurs ne seront pas sur le site tous en même temps pendant toute la durée des travaux. La construction se déroule en plusieurs phases, des fondations à l'enveloppe en passant par les sous-systèmes, l'électricité, la plomberie, etc. Il n'y en aura donc jamais 300, c'est faux. Même lorsque l'installation sera opérationnelle, il y aura 120 personnes tout au plus, et pas toutes en même temps. Comme les travailleurs auront des quarts différents, ils auront des tâches différentes. Nous utilisons ce type de mesures pour essayer d'établir la fourchette maximale d'emplois créés et de personnes accédant au site, mais cela ne veut pas dire que ce sera la fréquentation au quotidien.

Membre de la communauté

Disposerez-vous d'un système d'autobus pour transporter tous ces ouvriers, les employés et les personnes qui viennent pour la formation? Et si ces personnes veulent sortir pour le dîner? On va se retrouver avec 150 personnes qui sortent et rentrent en camion, puis rentrent chez elles en camion. [inaudible] Il n'y a pas de trottoirs.

Rob Chambers

J'aimerais dire [inaudible] que ce que je retiens de la séance d'aujourd'hui comporte deux volets. Le premier, c'est que nous devons rendre publique l'étude initiale sur le trafic afin que vous ayez accès à tous les détails. Nous pouvons tenir une réunion d'information sur cette étude au cours de laquelle

nous la passerons en revue avec vous. Nous pouvons nous pencher sur ce genre de questions si nous ne les avons pas abordées dans l'étude. Nous l'avons déjà dit et je le répète, nous sommes absolument déterminés à continuer à travailler avec la municipalité pour être certains que nous comprenons exactement les répercussions possibles et que nous pouvons prendre des mesures pour y remédier. Comme nous l'avons dit, la santé et la sécurité sont une priorité absolue. Je veux vraiment être certain que vous comprenez le scénario que vous décrivez. Je ne sais pas comment l'entrepreneur général va s'organiser pour faire entrer et sortir les gens, pour le stationnement et tout le reste, mais nous allons examiner la question et vous communiquer cette information. Puis, nous allons poursuivre cette conversation.

Alexandra Evershed

OK, je vais reprendre le micro, si cela ne vous dérange pas, pour donner la parole aux personnes en ligne.

Keelan Green

Nous avons reçu plusieurs questions en ligne au sujet des oiseaux. Je vais les regrouper en une seule. Il y a une préoccupation concernant le calendrier de construction. Si les travaux commencent au printemps, ce sera la pire période pour les oiseaux qui nichent et pour d'autres activités de ce genre, pouvez-vous nous dire si le calendrier des travaux en tiendra compte? Il y a aussi une préoccupation au sujet du nid de balbuzards pêcheurs qui se trouve sur le site à l'heure actuelle. Sera-t-il enlevé ou déplacé?

Paul Schauerte

Je peux certainement répondre à ces deux questions. En ce qui concerne le calendrier de construction, comme je l'ai mentionné précédemment dans ma présentation, notre objectif est de veiller... Pardon, c'est une mauvaise habitude. Nous éviterons les périodes de migration et de nidification qui ont lieu chaque année sur le site. Qu'il s'agisse du déblaiement du site ou du tracé de l'installation, nous veillerons à ce que cela soit fait en dehors de ces périodes.

Membre de la communauté

Je ne vous crois pas. J'ai travaillé toute ma vie dans le secteur de la construction. Je sais comment ça marche. Les travaux ont lieu et ce qui se trouve sur le chemin est repoussé. Je ne vous crois pas.

Paul Schauerte

C'est ce à quoi nous nous engageons. Nous éviterons ces périodes.

Alexandra Evershed

Est-ce qu'il y aura un numéro de téléphone que les gens pourront composer s'ils ont des questions sur...

Paul Schauerte

Nous allons certainement continuer à utiliser le site Web pour les courriels comme nous l'avons fait dans le passé pour les communications avec l'équipe de projet. Nous recevons tous les courriels transmis par l'entremise du site; ils nous sont adressés directement. Nous sommes au courant de la présence d'un nid de balbuzards pêcheurs et nous veillerons à ce qu'il soit maintenu. Nous savons que la route d'accès passe à proximité. Si c'est possible, nous déplacerons la route afin de protéger le nid. Si c'est impossible, nous déplacerons le nid dans un endroit sûr.

Membre de la communauté

[inaudible] Bonsoir, je m'appelle Colleen Tierney. Je réside dans la MRH et j'aimerais m'adresser au panel. Je sais que vous êtes sur la sellette en ce moment et qu'il s'agit d'une situation difficile, mais je tiens à vous remercier pour votre temps. C'est une situation particulièrement difficile parce que nous devons vivre ici, tandis que vous pouvez partir à tout moment. Je veux juste m'adresser à vous en tant qu'êtres humains. S'il vous plaît, écoutez les gens dans cette salle. C'est sérieux. M. Samson, je vous prie d'entendre les gens. C'est votre travail. Il s'agit d'une dégradation de la fonction démocratique. Vous êtes en train de mettre la charrue devant les bœufs. Voyez-vous la faille dans votre projet? Vous n'avez pas consulté les gens avant de dresser votre plan. Je n'ai pas besoin d'avoir 65 ans, je n'ai pas besoin d'avoir [inaudible] pour savoir qu'il y a une faille dans votre projet. Vous pouvez faire mieux. Je sais que vous le pouvez. Je vous le demande. Nous vous demandons de rectifier la situation. Au cours de la réunion, vous nous avez remerciés à plusieurs reprises, mais c'est de l'esbroufe. Les réponses ont déjà été données et votre décision est déjà prise, Capitaine Turner. Alors, pourquoi sommes-nous ici? J'ai besoin de savoir ce que nous pouvons faire. Nous avons besoin de savoir ce que nous pouvons faire. Autrement, cette séance n'est qu'un spectacle.

Rob Chambers

Bien, je ne sais pas si j'ai beaucoup plus à dire que ce que j'ai dit plus tôt en réponse à la remarque de ce monsieur. Une fois de plus, il m'apparaît inadéquat de vous remercier de votre engagement. Comme je l'ai déjà dit, notre travail en ce moment est de faire de notre mieux pour répondre aux questions qui sont soulevées. Je sais que certaines personnes nous ont déjà dit de ne pas aller de l'avant. C'est là le problème. Nous ne pouvons pas.

Membre de la communauté

Cela résoudrait beaucoup de problèmes. Trouvez un autre endroit. [inaudible]

Rob Chambers

Pardon? Oh, désolé, j'avais mal compris. Vous savez, nous devons travailler en fonction de certains paramètres. Je comprends que ces paramètres sont inacceptables pour certains d'entre vous, mais c'est tout ce que je peux vous dire. Nous sommes à la recherche de questions sur lesquelles nous pouvons travailler avec vous, comme le maintien de l'accès, l'atténuation des répercussions sur les espèces en péril, les zones humides, etc. Vous avez déjà tout entendu, je ne vais pas vous répéter la liste. Bref, c'est notre mandat. C'est tout ce que nous pouvons faire. Je suis désolé...

Membre de la communauté

Je crois que vous pouvez faire plus [inaudible]. Après tout, les décideurs sont des gens qui peuvent apporter des changements concrets. [inaudible]

Rob Chambers

Je dirais que nous pouvons modifier l'approche autour du projet. Comme nous l'avons expliqué, le site a été choisi uniquement parce qu'il répond aux critères, qu'il peut accueillir l'installation, etc. Tout à l'heure, nous avons évoqué la nécessité de mieux communiquer l'information. Je sais que cela ne répondra pas à tous les problèmes soulevés, mais ce que je retiens de tout cela, c'est que nous devons améliorer nos processus de communication de l'information. Je vous remercie de la confiance que vous nous accordez. Vous savez quoi, je vais en rester là.

Alexandra Evershed

OK, je sais l'heure qu'il est, et les questions et les réponses sont longues. Je vois certaines personnes debout qui ont eu la possibilité de poser des questions. Je vois certaines personnes debout qui n'ont pas eu la possibilité de poser des questions. Il y a aussi cette personne qui était debout tout à l'heure et des personnes en ligne qui attendent leur tour. Je vois aussi Angela tout au fond.

Membre de la communauté

Ce n'est pas vraiment une question. Il s'agit d'une observation, je suppose. J'ai découvert l'existence du projet par l'intermédiaire de Radio-Canada l'année dernière. Je ne vis pas à Eastern Passage et je ne connais personne dans l'armée. Comment diable étais-je censé savoir? Vous parlez de consultation publique, mais comment se fait-il que ce n'était pas dans le journal? Pourquoi le projet n'a-t-il pas été davantage couvert? Pourquoi avez-vous attendu si longtemps pour tenir une telle séance? Et, pourquoi suis-je ici aujourd'hui? J'aurais dû être ici en 2019 quand tout a commencé. Pourquoi avez-vous choisi cette voie? Comment suis-je censé obtenir plus d'information maintenant? Je ne lis pas le journal *Trident*. Il touche 105 000 personnes, et le site reçoit 3 000 visiteurs par mois. Je ne le lis pas. Personne ne le lit. Je vis dans le centre-ville de Dartmouth. Je marche sur ces berges depuis 45 ans. Mes grands-parents allaient à Silver Sands. Vous pourriez faire tellement mieux. Vous devriez vraiment avoir honte de vous.

Rob Chambers

Je n'ai pas l'impression qu'il y a quoi que ce soit d'autre à dire en réponse à cela, alors je ne vais rien ajouter.

Membre de la communauté

Bonjour, je m'appelle Brooke. Merci d'être ici et de répondre à mes questions. Je suis une ingénieure structurelle agréée dans plusieurs provinces du Canada et je travaille pour une entreprise formidable dont je suis la PDG et qui emploie 55 personnes. Une partie du mandat et de l'obligation des ingénieurs structurels est de protéger le public. Ils ont aussi l'obligation d'être les gardiens de l'environnement, des communautés et des lieux sur lesquels leurs ouvrages ont une incidence, car ils ont la possibilité de façonner le monde bâti. J'aime les bons critères de sélection, car ils permettent de préciser la portée d'un projet. Cependant, vous avez omis des éléments importants dans votre liste de critères de sélection, des éléments qui auront des répercussions sur les communautés, à savoir la durabilité environnementale et la consultation communautaire. Comment pouvez-vous justifier vos critères en 2019, en 2020, en 2021 et en 2022 en pleine crise environnementale? Vous n'en avez pas tenu compte. C'est une honte. Comment justifiez-vous cela?

Jay Thor Turner

Alors, pour clarifier, les critères de sélection dont nous avons parlé visaient à trouver le site optimal pour la capacité dont la Marine canadienne a besoin pour faire avancer le programme. Les autres aspects dont nous avons parlé sont pris en compte en dehors de cette étude et du projet au fur et à mesure de son avancement, mais la partie dont je n'ai cessé de parler consiste à déterminer quel est le meilleur site. Celui qui nous donne la capacité dont nous avons besoin pour faire avancer le programme afin de pouvoir livrer les navires de combat canadiens pour appuyer la Marine de l'avenir.

Alexandra Evershed

Donc, j'ai une question ici et une autre là-bas, puis je vais aller au fond pour les questions en ligne. Vous avez une question?

Membre de la communauté

Bonsoir. Je suis journaliste pour *The Signal* et j'ai une question pour vous. J'ai écouté toutes les interventions et j'ai entendu quelques questions sur les consultations autochtones. Vous avez répondu des choses comme « un aîné » ou « la communauté ». C'était un peu vague. En tant que journaliste, il est de ma responsabilité de demander des précisions. Pouvez-vous nommer les personnes micmaques que vous avez consultées et les organisations pour lesquelles elles travaillent? Merci!

Capitaine de vaisseau Andy MacKenzie

Merci beaucoup pour votre question. Si nous pouvons conclure après cette question, je vais contacter l'aîné micmac et les autres dirigeants communautaires que nous avons consultés pour leur demander s'ils sont prêts à vous communiquer leurs renseignements. Je vous promets, la main sur le cœur, que je diffuserai cette information si j'ai leur permission. D'accord. Oui, la plupart d'entre eux travaillent au centre d'accueil micmac. Non, je ne dis pas que c'est le cas, mais la plupart des représentants sont associés au centre. Comme je l'ai mentionné il y a un instant, je vais les contacter et leur demander la permission de vous communiquer leurs noms.

Membre de la communauté

[inaudible]

Alexandra Evershed

OK, j'ai une question dans la salle et ensuite je vais passer aux questions en ligne.

Membre de la communauté

[inaudible] Il y a maintenant un grand terrain de golf à Hartlen Point, et j'habite à côté. J'y suis depuis 14 ans. En hiver, je peux marcher sur le terrain de golf. Lorsque je regarde au loin, il y a un armement, je suppose que ce n'est peut-être pas le nom qu'on lui donne, mais des parties de l'installation militaire qui se trouvait là auparavant. Il s'agit en fait d'une batterie qui protégeait notre port. Je ne comprends vraiment pas pourquoi ce n'est pas un lieu historique national. Le Complexe de défense d'Halifax comprend cinq lieux historiques nationaux situés le long des rives du port d'Halifax : la citadelle d'Halifax, l'île George, le fort McNab, la tour Prince-de-Galles et la redoute York. Mais l'embouchure du port n'est pas un site protégé. Si vous étiez à St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador, que diriez-vous si vous ne pouviez pas aller à Signal Hill? Alors, pourquoi n'est-ce pas envisagé ici?

Rob Chambers

Alors, je ne dispose pas de renseignements sur l'histoire de ce lieu et sur les raisons pour lesquelles il a été évalué ou non, ou pris en compte ou non. Toutefois, je m'engage à vous fournir ces renseignements et à les rendre publics. Par conséquent, quelle que soit la meilleure façon de procéder selon ce que les gens me disent, nous assurerons le suivi et vous donnerons tous les renseignements dont nous disposons à ce sujet.

Alexandra Evershed

Permettez-moi d'intervenir. Les questions posées en ligne ont trouvé leurs réponses. Il s'agit des mêmes questions que celles qui ont été posées par les personnes présentes dans la salle. Je vais venir vous voir. Vous n'avez pas encore parlé.

Membre de la communauté

Je m'appelle [inaudible] et j'ai grandi sur la plage de Silver Sands. Ma question est la suivante : les cinq sites sélectionnés que vous avez fournis aux Chantiers Maritimes Irving étaient-ils des propriétés du MDN? Comme la Nouvelle-Écosse est une province de terres côtières, je n'arrive pas à croire qu'il n'y a pas un autre site qui n'a pas d'importance pour la communauté ni d'importance pour la faune. Il s'agit de l'un des dix meilleurs sites au Canada pour l'observation d'oiseaux. Je n'arrive pas à croire qu'aucun autre site n'aurait répondu à vos critères. La deuxième partie de ma question est la suivante : si vous utilisez le *Trident* pour communiquer avec nous, pourriez-vous ajouter un menu déroulant quelque part? Enfin, je n'ai même pas pu trouver le site. Ça m'a pris du temps pour y arriver, car je ne trouvais rien en recherchant « Trident » sur Google. Ça m'a pris du temps, il y a une foule d'articles. Si

c'est le plus grand projet mené par le MDN dans la communauté, il devrait être facile pour la communauté de le trouver. Vous pourriez aussi créer un site dédié.

Jay Thor Turner

D'accord. La question facile pour commencer. Ce n'est pas à moi de répondre, mais mes collègues ont accepté de rendre le site du journal *Trident* plus facile à trouver et de l'organiser de manière à ce que nous communiquions mieux par ce moyen. La première question était de savoir si les cinq sites appartenaient au MDN. Voici ma réponse. Quatre d'entre eux appartiennent au MDN. Je vais demander à mes collègues de confirmer si c'est aussi le cas de Bedford Basin. Bien. Les cinq sites appartiennent au MDN. Ainsi, même si j'ai participé au projet, celui-ci était incomplet à l'époque où on élaborait ces critères, et j'occupais un poste complètement différent. Je ne peux donc pas parler précisément de la façon dont il a été décidé de ne pas prendre en compte les sites qui n'appartiennent pas au MDN. Nous veillerons à inclure ce point dans notre document explicatif au fur et à mesure que nous le développons.

Membre de la communauté

[inaudible]

Alexandra Evershed

D'accord. Nous devons être conscients du fait qu'il est 21 h 33. Je vais passer la parole à M. Metivier, qui a ouvert le bal, lire les dernières questions posées en ligne, puis nous allons conclure. D'accord. Très bien.

Membre de la communauté

Merci de me recevoir à nouveau. J'ai mentionné plus tôt que j'ai longtemps fait partie de l'armée. Pendant une partie de ma carrière, j'ai fréquenté le collège de Kingston, où nous utilisons un processus appelé l'appréciation de combat. Je suis sûr que vous le connaissez. Vous savez, quand on vous dit de situer l'appréciation... Pour ceux qui ne connaissent pas ce processus, ça consiste essentiellement à mettre vos idées sur papier, ce qui ne devrait pas être très difficile. C'est ça, situer l'appréciation. Quand on parle de mettre la charrue devant les bœufs, c'est la même chose. Si j'étais au collège de Kingston, qu'on me donnait la mission d'établir le site et que je situais l'appréciation comme vous l'avez fait, j'obtiendrais un échec : mauvaise réponse. On vous a déjà dit plusieurs fois que le fait d'être ici ce soir, d'écouter nos questions, de prendre acte d'une voix tremblante et tout le reste ne suffit pas. Vous demandez ce que vous pouvez faire à votre échelon, Monsieur? Vous êtes sous-ministre adjoint. Au sein du MDN. J'ai gravi les échelons et tout ça et j'ai essayé de faire tout ce que je pouvais. Je sais qu'il y a des choses qu'on peut et qu'on ne peut pas faire. Mais de nous dire « Désolé pour votre perte, je me sens mal pour vous » et tout ça, ce n'est pas suffisant. Nous ne voulons pas nous acharner sur quelqu'un, mais s'il le faut, nous le ferons. C'est triste. Nous voulons vous aider à nous aider, et vice versa. Dans cette optique, j'aimerais vous donner quelques informations sur le trafic. Nous vivons à l'angle de Caldwell et de Shore Road, donc nous voyons notre part de trafic. Par exemple, il y a les transports en commun, qui ne sont pas aussi fréquents qu'on le voudrait, mais qui existent. Il y a les autobus scolaires, qui sont nombreux. Il n'y en a pas seulement autour des écoles, mais aussi autour des résidences pour personnes âgées. Puis il y a le bon vieux trafic de tous les jours. Donc, ça va être serré. Je ne sais pas si l'un d'entre vous a déjà circulé en voiture sur Caldwell, mais quand il y a des voitures garées du côté de l'école, c'est vraiment serré. Je ne peux pas m'imaginer ce que ce sera avec les véhicules et les équipes de construction. Quels que soient les véhicules qui circuleront, il y aura des accidents. Je déteste penser cela, mais c'est ce que je prédis. Ma question est donc la suivante : les précédents déploiements de flottes que vous avez eus avaient-ils besoin d'un site ici? Si non, pourquoi? En quoi celui-ci est-il si différent? Comme nous l'avons dit plus tôt, les radiofréquences sont partout. Vous pouvez aussi avoir ça ailleurs. Merci!

Jay Thor Turner

Si l'on considère le projet de frégates, qui est probablement le plus comparable, mais dont les systèmes sont nettement moins complexes, on constate qu'il n'y avait pas le même type de site. Nous avons consulté des alliés qui ont construit des navires de combat plus complexes. Ils nous ont dit que nous devions disposer d'un site pour effectuer ce type d'essais, parce qu'autrement nous risquons d'échouer et de ne pas livrer la capacité. Il était donc très clair que nous avons absolument besoin d'un site. Nous avons déterminé que nous avons besoin d'un site proche de la côte, avec une vue dégagée pour les tests de radar que nous devions effectuer pour un nouveau radar dans un nouveau contexte, en tenant compte des systèmes de combat que nous prévoyons fournir dans ce cadre.

Membre de la communauté

[inaudible]

Jay Thor Turner

Je peux ajouter un peu de contexte. Il est très difficile de comparer le ministère de la Défense nationale du Canada, le département de la Défense des États-Unis ou même le ministère de la Défense du Royaume-Uni sur les plans de la taille, de la capacité, du nombre de sites d'essai et de la capacité à effectuer des essais dans tout le pays pour répondre aux besoins d'une marine beaucoup plus grande. Il est très difficile de faire des comparaisons. Ce que nous devons toujours considérer, c'est si cela fonctionne dans le contexte canadien. Pour nous, cette solution est adaptée au contexte canadien. Quant aux autres sites, même s'ils sont comparables, ils ne permettraient pas d'exécuter le programme dont nous avons besoin. Merci!

Alexandra Evershed

Désolée, nous devons passer aux questions en ligne. Désolée pour le problème technique.

Keelan Green

Il y a d'autres questions en ligne. Certaines d'entre elles ont trouvé leur réponse plus tôt, mais d'autres sont rapides. Nous pourrions peut-être obtenir des réponses rapides. La Première Nation de Milbrooke a-t-elle été consultée?

Capitaine de vaisseau Andy MacKenzie

Merci pour cette question. Pour être honnête, je ne saurais vous dire, parce que la plupart des consultations mentionnées ont eu lieu avant mon arrivée et à la fin de l'année dernière, mais je vais me renseigner pour savoir si c'est le cas. Je suis désolé de ne pas pouvoir vous répondre.

Keelan Green

La question suivante : quelle fenêtre utilisez-vous pour les périodes de nidification des oiseaux migrateurs indigènes?

Expert des FMAR(A)

Alors, pour toutes les questions liées aux répercussions potentielles sur les oiseaux migrateurs ou les oiseaux indigènes, nous consultons le Service canadien de la faune par l'intermédiaire d'Environnement Canada. Notre fenêtre de fonctionnement est de mars à septembre pour l'extérieur. Pendant cette période, il n'y aura pas de travaux sur le site, de construction ou autres, qui pourraient perturber l'habitat de nidification ou les espèces aviaires nicheuses.

Membre de la communauté

[inaudible]

Paul Schauerte

Je ne saurais dire... Il ne fait peut-être pas allusion au 1^{er} mars. Quand nous disons mars, il peut s'agir de la première partie du mois, mais si la date est connue, nous ne la dépassons pas.

Keelan Green

Le premier critère était l'absence d'obstacles aériens sur la route. Comment ce projet prendra-t-il en compte le viaduc ferroviaire sur Pleasant Street et Main Road?

Paul Schauerte

Pouvez-vous répéter la question?

Keelan Green

Le premier critère était l'absence d'obstacles aériens sur la route. Comment ce projet prendra-t-il en compte le viaduc ferroviaire sur Pleasant Street et Main Road?

Membre de la communauté

[inaudible]

Paul Schauerte

Désolé, juste un instant. S'il y a des structures aériennes, nous devons nous assurer qu'elles sont suffisamment hautes pour permettre le passage de l'équipement transporté vers le site. Si vous dites que ça a passé, ça veut dire que ces structures sont assez hautes pour qu'il n'y ait pas d'interaction en matière de charges et de hauteurs avec les pièces d'équipement qui seront transportées.

Keelan Green

D'accord. Deux questions qui se rejoignent : pourquoi le projet proposé ne peut-il pas être déplacé et comment un projet peut-il aller de l'avant avant que les résultats de toutes les études soient connus? Pourquoi avons-nous des directives environnementales si vous pouvez les contourner? Vous ne savez pas quelle est la direction du vent sur le site, ni la direction de l'écoulement des eaux souterraines. Il n'y a pas de puits de surveillance des eaux souterraines sur le site, alors comment votre étude a-t-elle évalué cela? La communauté en aval de votre installation se trouve à moins de 800 mètres du coin de votre bâtiment et n'a pas été prise en compte. Pas un seul représentant ne m'a demandé : « Que pensez-vous de ce projet? » Voulez-vous répondre à ces questions en même temps?

Paul Schauerte

Je vais répondre à la question sur les études. Aucun travail de construction, ni de déblaiement, ne peut être entamé avant que les études soient terminées et approuvées. Nous devons attendre qu'elles soient terminées avant de pouvoir entreprendre des travaux de construction, y compris le déblaiement. Nous devons attendre les résultats, nous ne pouvons pas les ignorer. Aussi, nous devons montrer comment nous allons mettre en œuvre des mesures d'atténuation pour répondre à toutes les préoccupations soulevées.

Keelan Green

L'autre question était de savoir pourquoi le projet ne peut pas être déplacé.

Rob Chambers

On en a déjà parlé. C'est là qu'il y a manifestement une divergence entre nous et certaines personnes dans la salle et en ligne. Je ne suis pas sûr que je puisse ajouter grand-chose à cela. Vous savez, nous avons examiné les autres options. Nous avons examiné les autres options dans le portefeuille du MDN.

Nous avons évalué le site par rapport à ces options. Nous avons parlé de l'importance du site et de l'installation pour les navires, ainsi que de l'importance du programme pour la Marine.

Membre de la communauté

[inaudible]

Rob Chambers

Donc, pour ceux qui sont en ligne, je ne sais pas si vous avez pu entendre ou non, un membre de la communauté disait que, sans contester l'importance des navires dans les Forces armées canadiennes, c'est plutôt le choix de ce site en particulier et la façon dont nous sommes arrivés à cette décision qui posent problème. Tout ce que je dirai, c'est que nous nous sommes engagés à fournir plus d'information afin que vous puissiez en savoir plus sur le processus de décision, les critères et la manière dont ils ont été définis, etc. J'espère que nous pourrons en reparler au cours de la prochaine séance.

Alexandra Evershed

Sur ces belles paroles, nous allons conclure la séance de ce soir. L'information sur les prochaines séances d'engagement communautaire et les mises à jour générales sur le projet d'installation d'essai à terre seront publiées sur le site Web du journal *Trident* à <https://tridentnewspaper.com/fr/lbtf> au fur et à mesure qu'elles seront disponibles. Nous avons bien compris que d'autres moyens de communication sont importants. Nous allons continuer à envoyer des dépliants aux membres de la communauté et envisager d'autres moyens de communication. [français]

Pour ceux d'entre vous qui ont indiqué leur volonté et leur désir de figurer sur nos listes de distribution par courriel, nous vous transmettrons également des renseignements de cette façon. [français]

J'aimerais maintenant inviter le capitaine de vaisseau MacKenzie à dire quelques mots en guise de conclusion.

Capitaine de vaisseau Andy MacKenzie

Merci à toutes les personnes dans la salle et à toutes les personnes en ligne pour leur participation. Notre engagement à l'égard des membres de la communauté, nous le reconnaissons, n'a pas été à la hauteur dans le passé, mais nous nous employons à améliorer la situation. Nous vous promettons que nous nous efforcerons de mettre à jour les renseignements dont nous disposons et de les publier en ligne, tout en cherchant de meilleures façons de le faire. Merci encore d'être venus et d'avoir participé à la séance de ce soir, que ce soit en personne ou en ligne. Je tiens également à remercier les représentants municipaux, provinciaux et fédéraux présents d'avoir participé à cette séance d'engagement communautaire, les membres de la table centrale d'avoir répondu à certaines de vos questions à la lumière de leur expertise et chacun d'entre nous d'avoir entendu vos questions, vos observations et vos réflexions. Je tiens à remercier le personnel d'organisation. De nombreuses personnes sont intervenues en coulisses pour organiser cette séance d'engagement, à la fois sur notre site et au sein de la communauté. J'aimerais aussi remercier les gens de Hartlen Point qui nous ont permis de nous réunir ici, ce soir. Je tiens à vous rappeler que vous pouvez continuer à faire parvenir vos questions et vos commentaires à CFBHalifaxPublicAffairs@forces.gc.ca. C'est le principal lien avec la BFC Halifax. Aussi, nous allons examiner le site Web Trident pour voir si c'est le meilleur moyen de diffuser l'information. Si nous développons ou améliorons cette plateforme, nous ferons en sorte de l'annoncer le plus tôt et le plus fort possible afin de disposer d'un meilleur moyen de diffuser l'information. Sur ce, je vous remercie beaucoup. Soyez prudents sur la route et passez une bonne soirée. Merci!