



Cabinet du ministre

1 FEV. 2011

MDDEP

281
Programme décennal de dragage à la
marina de Saurel à Sorel-Tracy

CR3

6211-02-0a7

Sorel-Tracy, le 28 janvier 2011

Courrier recommandé

Monsieur Pierre Arcand,
Ministre du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs,
Édifice Marie-Guyard, 30^e étage,
675, boul. René-Lévesque Est,
Québec, Qc, G1R 5V7

Objet ; Interrogation sur le rapport de SNC- Lavallin pour le programme de décennal de dragage pour la Marina de Saurel.

Monsieur le Ministre Arcand,

Suite au rapport technique de la firme SNC-Lavallin de septembre 2008, nous avons constaté que le rapport a plusieurs déficiences, et nous nous questionnons beaucoup tel que :

1.1.2 Page 2, paragraphe 4,

On parle d'un terrain situé sur le boul. Poliquin, pour mettre la boue draguée et on nous dit qu'il manque de l'espace, si le matériel serait asséché comme il devrait être, il y aurait sûrement assez d'espace, ou sinon d'autres endroits disponible pour recevoir le matériel. Le prometteur a retenu seulement le site de «Gersol» filiale des Sables Colette qui agit aussi comme entrepreneur.

3.2 Page 17, Technique de dragage.

Le prometteur a précisé l'équipement spécifique voir annexe « C » pour un entrepreneur spécifique, il met l'emphase sur l'équipement tel que pelle et chaland, mais jamais qu'il fait la description de la benne preneuse. Ce qu'il nous montre sur le plan c'est un équipement standard, qui a pour effet de mettre le matériel excavé en suspension, ce n'est pas une benne preneuse environnementale. POURQUOI on ne peut pas prendre une pelle à câble avec une benne preneuse environnementale (voir photo)? De plus il existe plusieurs autres méthodes de dragage, et plusieurs autres choix d'équipements telle que; drague à succion qui est très environnementale, des pompes à boues qui diminuent de beaucoup les co2, ainsi il y aurait moins d'équipements donc moins de moteurs, moins de transport de camions, moins de lavage de camions etc.... POURQUOI ces méthodes n'ont pas été envisagées?

3.2. Page 18, paragraphe 6,

Le lavage de camions sur le site, où va l'eau ainsi que les boues? Il n'y a aucune mention à ce sujet.

3.2.1

Les relevés bathymétriques ont été faits en 1995 et 2002 et estimaient une quantité de 27,000m³ à draguer. Ne croyez-vous pas que 9 ans plus tard, il aurait été essentiel de faire de nouveaux relevés bathymétriques pour connaître le volume exact à draguer, ceci éviterait des à peu près? Toutes les quantités de plus de 27,000m³ ont une incidence sur le nombre de camions, sur le transport, sur la pollution, les dommages sur nos routes, le risque d'accident plus grand, etc...

3.3.1, page 21, paragraphe 2,

On parle seulement de \$ 50,00 la tonne pour le transport et le dépotoir, ne croyez-vous pas qu'il serait important que l'on sache le coût de dragage ?

3.3.1, page 21, paragraphe 3,

Il est faux de prétendre que ça prend un tirant d'eau minimal de 3 mètres pour faire le dragage, car il y a beaucoup d'équipement sur le marché qui prend moins d'un mètre d'eau pour fonctionner.

4.1.2.4, page 28, paragraphe 1,

Tout le transport de boue est chargé directement de la barge aux camions, aucun assèchement de boue n'est fait. Cette méthode se faisait dans les années 50 et 60, retournons-nous en arrière? Il s'est fait du dragage au quai des Élévateurs à Grain Richardson, à Sorel-Tracy en 2003, et le BAPE avez demandé que toutes les boues soient asséchées avant d'être transportées par camions. POURQUOI aujourd'hui on peut le faire directement sans assécher le matériel? L'assèchement des boues peut se faire par différents équipements, ce qui réduirait de 40% le volume des boues et le poids pour les transporter, donc 40% moins de camions, 40% moins de dommage sur nos routes, 40% moins de pollution et réduirait de 40% les coûts. Alors le nombre de camions passeraient de 3000 à 1800, ceci fait une très grosse différence.

4.1.2.6, page 30, paragraphe 2,

Que devons-nous comprendre dans ce paragraphe? Est-ce que le contrat est déjà octroyer d'avance, sans soumission publique, où est-ce une demande spécifique du ministère de l'environnement?

4.3, paragraphe 2,

Dans l'échéancier il est mentionné qu'il y a 700 heures pour le dragage, car on parle de 27,000m³, ce nombre de mètre est probablement faux, car ces données date de 9 ans plus tôt, c'est pour cette raison qu'il aurait été important de faire une nouvelle bathymétrie. Tout ceci peut avoir de lourdes conséquences, soient pour la durée des travaux, du nombre de camions, du transport, des coûts supplémentaires etc....

Transport :

Nous parlons dans ce document seulement de transport par la route, POURQUOI le prometteur n'a pas envisagé de faire le transport sur l'eau par barge étanche, soit une partie sur le fleuve et une autre partie sur le Richelieu, jusqu'au quai du parc industriel, ce qui réduirait tout le transport de camions dans la zone urbaine de 5 à 6 kilomètres, et sur une partie de l'autoroute 30 d'un demi kilomètre environ. POURQUOI ceci n'a pas été considéré?

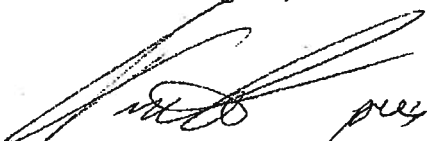
Pour tous ces motifs qui n'ont pas été mentionnés et étudiés dans ce rapport, nous constatons que ce rapport ne répond pas à la norme environnemental. Nous sommes une compagnie de dragage établie à Sorel-Tracy, spécialisée dans ce domaine depuis plusieurs années, et nous avons un parc d'équipements de plusieurs sortes de drague à succion, de pelle à câble avec benne preneuse, barges, remorqueur ect..., nous sommes situés à peine à 2 kilomètres de la marina de Saurel, jamais nous avons été contacter pour ce projet, nous pouvons amener notre expérience et notre expertise pour minimiser les impacts tant pour le transport, le dragage et la disposition du matériel.

Le promoteur dans ce rapport ne semble pas s'être préoccupé de l'environnement mais plutôt de la disposition des sédiments au dépotoir de Sable Collette, nous nous questionnons à savoir si les citoyens de St-Roch-de-Richelieu ont été consultés sur les impacts des sédiments contaminés dans le dépotoir.

Nous avons contacté M. Robert Demers directeur du projet et celui-ci nous a révélé qu'il n'était plus impliqué ce projet d'au-delà de 3 ans. Pour toute ces raisons, il est IMPÉRATIF de demander une audience publique, afin d'éclaircir beaucoup de points obscurs qui demeure jusqu'à maintenant sans réponse.

Est-ce-que le ministère de l'environnement cautionnera ce projet sans audience publique????

Salutations distinguées,



Fernand Gauthier, président

Marine International Dragage Inc.

Cabinet du ministre

31 JAN. 2011

MDDEP Prévost, le 28 Janvier 2011

Monsieur Pierre Arcand,
Ministre du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyard, 30 e étage,
675, Boulevard René-Lévesque Est,
Québec, P Québec,
G1R 5V7

Objet : Marina de Saurel,
Projet de dragage,
Demande d'audience publique

Monsieur le Ministre,

Suite à l'étude du rapport technique de la firme SNC-Lavallin de septembre 2008, il semble opportun de procéder à des audiences publiques avant de poursuivre davantage vers la réalisation du projet. Le document fait d'abord état des efforts exceptionnels réalisés tant par les concepteurs que par les promoteurs depuis plusieurs années pour permettre enfin que ce projet, qui devait être pourtant si simple au départ, finisse enfin par se concrétiser.

En ce qui concerne l'aspect environnement ...

Au nombre des efforts appliqués, on notera ces propositions originales et de loin plus évidentes des concepteurs à l'effet de disposer des matériaux à proximité du site de dragage, si requis, à l'intérieur d'une enceinte étanche ou filtrante. On y a étudié à la fois une variante en eau et une autre au-dessus du niveau normal de ces eaux (1 ds 20 ans). Cette approche aurait notamment permis d'utiliser une drague suceuse évitant justement toute suspension de matériau dans l'eau et surtout d'éviter l'onéreux transport des matériaux et ... la pollution d'un autre secteur.

Or, les experts en environnement du gouvernement du Canada ne semblent nullement s'être préoccupé suffisamment des avantages d'une telle approche, empressés plutôt de rejeter les inconvénients dans « la cour du voisin ». Pour en arriver où ?

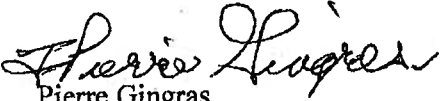
A-t-on considéré que cette présence somme toute faible de contamination par métaux lourds existait probablement dans tout le secteur concerné et ne se limitait sûrement pas aux deux très petites zones de dragage, donc qu'elle existait déjà au sites de disposition adjacents alors proposés ? Suffit-il de mentionner simplement et un peu au hasard « la présence potentielle du chevalier cuivré » pour justifier le transport de 30 000 mètres cubes de matériaux à-travers la ville, sur 23 kilomètres, au coût de millions de dollars, pour, en fin de compte, finir par polluer un secteur qui ne l'est pas jusqu'à maintenant ? Quelle belle façon de protéger l'environnement ! La position de ces experts du gouvernement fédéral se doit d'être « questionnée, voir contestée, « challengée » par d'autres experts, lors des audiences. Que ces experts du gouvernement fédéral viennent défendre leurs positions sur la place publique pourrait certainement mieux servir les intérêts des citoyens.

Méthodes de travail

La mission d'un concepteur consiste à définir le résultat attendu des travaux ainsi que d'exposer les précautions à prendre et les conditions de chantier. Or, le document du concepteur ne cesse de préciser le type d'équipement à soit-disant utiliser et de limiter à une seule la méthode d'exécution des travaux. Une telle position paraîtrait très mal dans les médias.

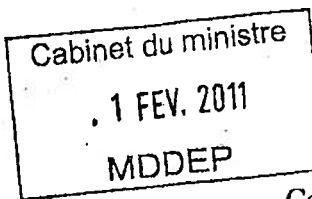
Les promoteurs s'exposent ainsi possiblement à des poursuites, ou du moins à des contestations légales, en faisant ainsi abstraction de toutes les alternatives qu'une multitude d'entrepreneurs-soumissionnaires pourraient proposer. Par exemple, s'il était ainsi indispensable de présenter un site de disposition des matériaux pour confirmer la faisabilité du projet, on ne peut cependant interdire que d'autres alternatives soient dûment proposées lors des analyses de soumissions. Il en va de même de la possibilité d'un transport par voie d'eau, avec des barges.

Espérant, Monsieur le Ministre, que ces quelques commentaires puissent présenter un intérêt, je vous exprime ma reconnaissance pour votre attention.


Pierre Gingras

M. Pierre Gingras,

Le 27 janvier 2011



Courrier recommandé

Monsieur Pierre Arcand

Cabinet du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Programme de décennal de dragage à la Marina de Saurel

Monsieur Le Ministre Arcand,

Votre ministère a présentement en main un projet de dragage à la Marina de Saurel. Suite à une lecture approfondie du rapport déposé par le Promoteur, soit la Marina de Saurel, j'ai plusieurs préoccupations qui demandent des réponses.

J'ai constaté que les méthodes retenues pour la disposition des sédiments sont discutables. Le rapport propose une solution de transport de sédiments par camions, ce qui entraîne plusieurs préoccupations tel que :

1. Cela a pour effet d'augmenter le nombre de camions sur les routes et entraîne par le fait même, une détérioration des routes, surtout durant la période de dégel;
2. Cette méthode occasionne du bruit dans la ville et augmente aussi le risque de congestion routière dans la ville. Ce qui provoque un accroissement des gaz à effet de serre.
3. La sécurité des piétons et des cyclistes pourrait être en danger.
4. Aussi, en favorisant le transport par camion, le Promoteur se doit de construire un quai temporaire. Quel impact ce quai a-t-il pour les berges et le milieu aquatique? Entraînera-t-il une pollution des berges?

Il serait important de déterminer pourquoi le Promoteur n'a-t-il pas proposé différentes méthodes de récupérations des sédiments afin de laisser le choix de la meilleure méthode au Ministère de l'Environnement. Il existe d'autre façon de revitaliser les sédiments sans entraîner des

conséquences environnementales lourdes, soit utilisé plutôt une méthode d'assèchement des sédiments dans une zone délimitée ou encore reconduire les sédiments dans leur milieu naturel. Il y également une nouvelle technologie qui a été mise au point par le biais de tube, il serait intéressant de regarder cette façon puisque cela n'a aucun effet sur l'environnement puisqu'il se fait par le biais d'un système de pressage de boue.

Aussi, je constate que la méthode de dragage utilisé par pelle hydraulique est spécifique et ne propose aucune autre solution. Ceci provoque de la suspension de sédiments en surface. Je constate également que le Promoteur n'a pas envisagé d'autre méthode de dragage, soit le dragage à succion qui se fait à même le fond marin et qui n'entraîne aucune suspension des sédiments, donc aucun risque contamination.

Si la méthode du dragage par pelle est retenue, pourquoi ce type de pelle spécifique? Quelles sont les impacts pour un entrepreneur à utiliser une pelle à câble ou le déplacement des sédiments ne nécessiterait pas une construction de quai temporaire? Ces méthodes auraient dû être considérées dans ce rapport et devraient faire l'objet de questionnement sérieux. Ce qui pourrait éviter un impact considérable sur les berges.

Ces pour ces raisons qui nous demander la tenue d'une audience publique.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre Arcand, mes salutations les plus distinguées.


Karine Gauthier