

**Monsieur Pierre Fortin, Président,  
Bureau d'audiences Publiques sur l'Environnement**

**Objet : Marina de Saurel,  
Programme de dragage décennal**

Monsieur le président,

C'est avec respect et reconnaissance que je vous remercie, vous-même et monsieur le ministre, d'avoir prêté la peine de nous entendre.

Ce projet est d'autant plus important qu'il fait probablement partie d'un ensemble de plusieurs projets semblables qui se révèlent progressivement à chaque année à cause de l'abaissement du niveau des eaux du Saint-Laurent. Cet abaissement annuel d'un centimètre, causé par les changements climatiques, tel qu'estimé en audience par les concepteurs correspond d'ailleurs assez bien à une diminution des débits de l'ordre de 20 à 30 %, en un siècle, au niveau des Grands Lacs telle qu'estimée par les experts. Le savoir-faire développé pour la Marina de Sorel devrait donc se révéler désormais fort utile pour plusieurs de projets.

Les audiences ont également permis de s'assurer que le projet fera bel et bien l'objet d'un appel d'offres public et que par conséquent, d'autres méthodes de travail pourraient être considérées.

Vous trouverez ci-joint copie de mon mémoire concernant ce projet de dragage de la Marina de Sorel. Il est espéré que ces commentaires et analyses puissent s'avérer d'une certaine utilité.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, ainsi que pour vos collaborateurs, l'expression de mes meilleurs sentiments et de mon profond respect.

F Pierre Gingras

**Dragage de la Marina de Saurel**  
**Bureau d'audiences publiques de l'environnement**

**Mémoire présenté par M. F. Pierre Gingras**

**Mai 2011**

**Dragage de la Marina de Saurel**  
**Bureau d'audiences publiques de l'environnement**

**Mémoire présenté par M F. Pierre Gingras**  
**Mai 2011**

**Description du projet**  
**Méthodes de travail**  
**Effets des changements climatiques**  
**Présence du chevalier cuivré**  
**Choix du dépôt de matériau**

**Description du projet**

De prime abord, la façon la plus «évidente» de réaliser ce projet aurait été de remblayer une enceinte d'enrochement en rive ou en îlots de proximité, de l'étancher à l'intérieur avec un remblai de transition et une membrane et d'y pomper directement les déblais contaminés avant de les sceller avec un remblai de surface. Ces variantes ont d'ailleurs effectivement fait l'objet des premières années d'études du projet, tant pour un remblai en rive que pour la réalisation d'aménagements fauniques.

Ainsi, plutôt que d'investir des sommes considérables pour transporter cette contamination à vingt kilomètres de distance sur un site qui en est exempt, on aurait même mis l'occasion à profit pour sceller une autre partie des matériaux contaminés sous ce nouveau remblai et créer une aire de loisir et/ou de services de première importance.

Il semble, à la lecture du rapport de projet de l'ensemble de la documentation présentée que deux raisons empêchent surtout, depuis plus de sept années, de réaliser ce qui, au départ, aurait dû être un projet de nature « très courante ». Ces deux raisons semblent concerner la présence apparente du « chevalier cuivré » d'une part et l'interdiction absolue d'empiéter dans l'emprise du fleuve (environ 15 000 M ca ?). Ces interdictions catégoriques et rigoureuses de « Pêches et Océans Canada » entraîneraient-elles, en fin de compte, plus d'impacts sur l'environnement qu'elles n'en évitent ?

Avant de conclure en ce sens, il serait cependant important de savoir pourquoi les concepteurs du projet n'ont pas donné suite à l'ouverture de « Pêches et Océans Canada » qui, dans sa lettre du 15 novembre 2007, permettait semble-t-il de disposer en eau ces déblais, à condition de d'appliquer l'option 2, soit un déversement des déblais au pied des enrochements situés entre les deux parcs nautiques. On passe complètement sous silence cette alternative permettant d'épargner possiblement jusqu'à deux millions de dollars.

L'alternative serait d'autant plus intéressante que les quantités estimées sont passées de 25 à 40 000 mètres cubes, dont seulement 2 000 mètres cubes de matériel contaminé. Mieux, il y a lieu de se demander si le matériel contaminé ne devrait pas y être disposé en premier afin d'être ensuite scellé par le matériel sain ... ou si ce dernier ne devrait pas servir à sceller le plus de matériel contaminé possible en étant disposé en conséquence.

On a également passé sous silence cette suggestion d'une passerelle sur pilotis proposée dans la même lettre.

**Questions :** Ces nouvelles données pourraient-elles permettre de reconsidérer cette interdiction de remblai en eau prises au début des études ? Pourrait-on négocier l'échange de mesure de mitigations, dont des aménagements fauniques pour permettre de disposer en eau ?

Au cours de la campagne électorale, dans Le Nouvelliste du 24 février 2011 (Cyberpresse), le Bloc Québécois réclamait un investissement fédéral de trois milliards de dollars pour réparer, compenser ou protéger partiellement les rives du Saint-Laurent contre l'érosion. Sur une section du fleuve de dix kilomètres, il serait intéressant de pouvoir un jour vérifier de combien la surface des eaux est modifiée annuellement suite à l'érosion. On pourrait ensuite se questionner la pertinence d'imposer des investissements considérables pour les citoyens pour éviter ce petit remblai local.

### **Méthode de travail**

Le devis met l'accent sur l'utilisation d'une benne preneuse, au point d'en considérer presque l'exclusivité. Pourquoi avoir limité toute l'étude à une seule variante ? Il existe d'autres méthodes dont les dragues suceuses ou des pompes suspendues à une grue, surtout si les matériaux peuvent être disposés en eau. L'intérêt de procéder à un appel d'offres sera souvent d'apporter plusieurs propositions.

Nous avons retenu des audiences cet engagement de procéder à un appel d'offres pour l'exécution des travaux.

### **Effets des changements climatiques**

On pourra vérifier sur divers sites dont le site internet d'Environnement Canada, que les experts en changements climatiques prévoient un assèchement du bassin du Fleuve Saint-Laurent, possiblement de l'ordre de 20 à 30 % dans la région des Grands Lacs, soit d'une réduction de débit de l'ordre de 1000 à 1 500 MCS au droit de Sarnia et plus encore au niveau de Cornwall. Cette réduction de débit du fleuve au cours du prochain siècle, met en cause l'environnement de quelques 15 000 kilomètres de rives et de plusieurs centaines de kilomètres carrés de milieu humides.

Déjà, le plan d'eau formé des lac Michigan et Huron est dans un état d'assèchement catastrophique faisant l'objet de reportages fréquents, notamment en ce qui concerne la Baie Georgienne, un des milieux biologiques les plus riches au Canada. On pourrait enfin construire un barrage au droit de Sarnia, tel que prévu dans la conception originale de la

Voie Maritime, ce qui pourrait permettre de conserver les eaux de crues ... et malheureusement de réduire encore davantage le débit du fleuve.

Au Québec, les bas niveaux du Fleuve Saint-Laurent ont fait également l'objet de plusieurs reportages au cours des dernières années, notamment en ce qui concerne la situation déplorable des prises d'eau municipales et l'exploitation des marinas.

**Questions :** En fonction de ce contexte, serait-il opportun d'approfondir davantage la marina ? Les remblais qui seraient proposés à la limite des eaux ne risqueraient-ils pas d'être tout simplement à sec avec le temps ? Bref, devrait-on dès maintenant s'entendre sur la variante la plus considérable, telle que présentée par les concepteurs ?

### **Sur la présence du chevalier cuirvé**

C'est au cours des années quatre-vingt, lors de l'étude préliminaire d'un projet de centrale en rive droite du barrage de Chambly, que la présence du « Chevalier cuirvé », espèce déclarée menacée, est définitivement apparue comme un point désormais déterminant dans les études et l'autorisation d'un projet. Il faut dire que l'espèce semblait s'y trouver en nombre. Depuis, la capture et même la présomption de sa présence présente toujours un intérêt majeur pour les opposants à un projet.

Selon la documentation déposée ici, suite aux relevés sur le site, lors de 16 passages de seine de rivage, 5 543 poissons ont été capturés en mai et 1 631 en juin, dont 97 % de mené émeraude. Un seul chevalier cuirvé aurait été pris en mai, ce qui est normal étant donné sa présence mentionnée plus haut plus en amont sur le Richelieu, à Chambly. Nous retenons qu'en excluant les menés, il s'est pris en moyenne 13 poissons par passage de seine, possiblement les mêmes dans une grande proportion.

Cette très faible présence du chevalier cuirvé, occasionnelle semble-t-il, de même que l'absence de site de reproduction dans la zone des travaux, ne devrait pas suffire à justifier de tels dépenses de millions de dollars.

### **Sur le choix du dépôt de matériau**

Il semble évident que les concepteurs se sont énormément efforcés pendant toutes ces années d'études, d'identifier enfin un lieu de disposition possible. On se saurait douter le moindre de leur bonne foi. Toutefois, il n'est pas courant qu'un devis semble avoir posé d'avance le choix et des entrepreneurs et des concessionnaires, tel celui du site de disposition, comme si le projet était privé. Pourtant, la Marina de Sorel semble bel et bien mandataire de la Ville et, en fin de compte, c'est à cette dernière qu'il incomberait probablement de garantir les fonds, d'où le caractère public du projet.

**Questions:** Ce choix du dépôt ultime des matériaux imposé dans le devis résulte-t-il d'une entente déjà convenue avec le propriétaire du site, avant appel d'offres ? La municipalité concernée de St-Roch du Richelieu a-t-elle approuvée cette disposition de matériaux contaminés ? Le voisinage est-il informé et en accord avec cette disposition ? Ne risque-t-on pas l'arrêt des travaux aussitôt que cette contamination sera connue du public ?