



SNC-LAVALIN
Environnement



Division de
SNC-LAVALIN INC.
5955, rue Saint-Laurent
Bureau 300
Lévis (Québec)
Canada G6V 3P5

Téléphone: 418-837-3621
Télécopieur: 418-837-2039

Le 9 novembre 2010

PAR COURRIEL ET MESSAGERIE

Ministère du Développement durable, de l'environnement et des Parcs
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu hydrique
Edifice Marie-Guyart
675, boul. René-Levesque Est. 6^e étage
Québec, G1R 5V7

À l'attention de Madame Annie Bélanger
Chargée de projet

Objet : Dragage de la Marina de Saurel inc.
Réponses aux questions et commentaires découlant du dépôt du rapport
addenda à l'étude d'impact sur l'environnement
N/Réf. : 501436

Madame,

Par la présente, nous vous transmettons les réponses aux questions et commentaires reçus entre le 6 et le 29 octobre en rapport avec le projet mentionné en rubrique. Ces réponses s'inscrivent dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet en rubrique.

Espérant que le tout sera à votre convenance, nous vous prions d'agréer, madame Bélanger, nos salutations les plus cordiales.

SNC-LAVALIN INC.
Division Environnement

Steve Vertefeuille, géomorphologue
Directeur de projet
SV/lh

p. j. Réponses aux questions et commentaires

.../2



Madame Annie Bélanger
Ministère du Développement durable, de l'environnement et des Parcs
Le 9 novembre 2010

page 2

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Marina de Saurel inc.

| | |
|-------------------------|---------------------|
| Coordonnateur de projet | Pierre-Paul Dupré |
| Conseiller externe | Marcel Fafard, ing. |

SNC-Lavalin Environnement

| | |
|---------------------------|--|
| Directeur de projet | Steve Vertefeuille, B.Sc., géomorphologue |
| Conseiller technique | Yvan Pouliot, M.Sc., biologiste Martin Meunier, Ing., M. Ing. |
| Chargé de projet | Benoit Caron, B.Sc., biologiste |
| Technicien | Alexandre Couture |
| Technologue en géomatique | Catherine Julien |
| Secrétariat et édition | Laurence Hurson Charlaine Gingras |



GESTION FINALE DES SÉDIMENTS

QC-1 Dans l'addenda d'août 2010, l'initiateur mentionne que les sédiments présentant un niveau de contamination A-B seront dirigés au dépôt de matériaux secs de Joly construction inc. Or, ce dépôt de matériaux secs est aujourd'hui fermé de sorte qu'il est impossible d'y déposer les sédiments qui seront excavés des deux parcs nautiques.

L'initiateur doit trouver un autre mode de gestion terrestre pour les sédiments classés de niveau de contamination A-B et identifier les impacts qui y sont associés.

RQC-1 Considérant le fait que le site DMS Joly construction ne peut recevoir les sédiments comme matériel de recouvrement final, un second site a été identifié à cette fin. Le lieu d'enfouissement des débris de construction et démolition (LED CD) géré par l'entreprise Danis Construction inc., situé à proximité du DMS Joly, pourra recevoir les sédiments (voir carte à l'Annexe A¹). En effet, cette entreprise a récemment obtenu son certificat d'autorisation (Annexe B) et peut recevoir des sédiments de qualité « A-B ». Ces informations ont été confirmées par le président, M. Pierre Millette.

Quant à l'évaluation des impacts qui seront associés au dépôt des sédiments de qualité « A-B » à cet endroit, ces derniers seront sensiblement les mêmes que ceux établis et cités dans le rapport addenda à l'étude d'impact publié en août 2010 concernant le DMS Joly construction.

Plus précisément, le risque de déversement d'hydrocarbures associés à l'utilisation de la machinerie sur place est la principale source potentielle d'impact. L'application des mesures d'atténuation décrites dans l'addenda de 2010 saura réduire l'importance globale de cet impact à un niveau faible. De plus, après avoir quitté l'autoroute, les camions empruntent le chemin du Golf dans une zone résidentielle sur une distance approximative de 640 m. Ainsi, des impacts liés au bruit et à la circulation des camions sont envisageables. Toutefois, étant donné le faible volume de sédiments à envoyer au LED CD Danis Construction inc. ($\pm 2000 \text{ m}^3$), le nombre de voyages de camion (d'une capacité de 10 m^3) requis pour disposer de ces volumes est estimé à environ 200. Sur une base de cinquante voyages par journée de 12 heures, ce sont un peu plus de quatre camions à l'heure qui circuleront à proximité de ces résidences durant quatre jours. L'importance de l'impact est considéré comme faible (intensité moyenne, étendue locale, valeur moyenne, durée courte).

¹ Étant donné les modifications apportées à cette carte, veuillez prendre note que cette carte 2a vient remplacer celle contenue dans le rapport addenda à l'étude d'impact publié en août 2010.



ÉCHANTILLONNAGE

QC-2 Plusieurs échantillonnages ont été réalisés dans le cadre de ce projet avec, dans le cas de l'échantillonnage de 2010, des résultats chimiques différents.

L'initiateur doit détailler les méthodologies d'échantillonnage employées lors des différentes campagnes de caractérisation (protocole d'échantillonnage, types d'échantillons recueillis, épaisseur d'échantillonnage, méthode d'analyse, préparation des échantillons, etc.).

RQC-2 Les méthodes et équipements utilisés (échantillons ponctuels de surface) lors des campagnes de caractérisation réalisées entre 2002 et 2004 n'ont pas permis de prélever des échantillons en profondeur ni par strate de 50 cm. La caractérisation réalisée en 2010 a été effectuée en conformité avec les directives décrites dans le cahier 5 du Guide d'échantillonnage des sols à des fins environnementales du MDDEP. De plus, le volume 1 du Guide d'échantillonnage des sédiments dans le Saint-Laurent pour les projets de dragage et de génie maritime a été consulté afin de définir le protocole d'échantillonnage. Plus précisément, les forages avaient une profondeur de $\pm 1,5$ m à partir du niveau du lit. En tout, trois échantillons composites en continu de $\pm 0,5$ m ont été recueillis à chaque station lors de cette campagne d'échantillonnage.

QC-3 Qu'est-ce qui explique la divergence de résultat entre les caractérisations antérieures et celle de 2010?

RQC-3 La caractérisation de 2010 est venue compléter et préciser les résultats antérieurs. La méthodologie basée sur des strates de 50 cm permet d'obtenir des résultats plus représentatifs du matériel qui sera géré en milieu terrestre une fois dragué. En effet, les bennes utilisées pour le dragage prélèvent des sédiments sur une profondeur de 0,5 à 1 m. Cette méthodologie, qui a été acceptée par le MDDEP en février 2010, respecte entièrement les directives du « *Guide d'échantillonnage des sédiments du Saint-Laurent pour les projets de dragage et de génie maritime Volume 1 : Directives de planification* » (voir pages 14, 30 et 31).

Les résultats des campagnes de 2002-2004 montraient des sédiments de classe « A-B » mais plus près du critère « A » que du critère « B ». Ceux de 2010 sont généralement de classe « A ». La différence entre les résultats des campagnes antérieures et de celle de 2010 n'est donc en réalité pas si grande.



QC-4 L'initiateur doit expliquer pourquoi les résultats antérieurs, qui démontraient une contamination A-B ou encore B-C, ne sont plus considérés dans le calcul du volume des sédiments contaminés.

RQC-4 Voir RQC-3 pour les résultats « A-B ».

Pour les deux résultats qui montraient des valeurs dans la plage « B-C » :

- PNS-4-4 avec 110 mg/kg en cuivre (près du critère « B ») pour un échantillon de surface. Le nouveau résultat provenant d'un échantillon composite de 50 cm d'épaisseur affiche un résultat de 26 mg/kg. L'épaisseur de la strate échantillonnée et l'échantillonnage composite viennent vraisemblablement expliquer la différence entre les résultats.

- SE-B1 avec 1110 mg/kg en hydrocarbures pétroliers. Le nouveau résultat affiche une valeur de 350 mg/kg. L'atténuation naturelle (biodégradation, dispersion, etc.) ainsi que la profondeur d'échantillonnage viennent vraisemblablement expliquer la différence dans ce cas.

De plus, au cours des dernières années en raison des niveaux d'eau très bas, les usagers des marinas ont constaté une remise en suspension des dépôts de surface lors du passage des bateaux. Il est donc possible que la faible contamination présente dans les dépôts de surface (quelques centimètres) se soit dispersée.



IDENTIFICATION DES ZONES CONTAMINÉES

QC-5 À la page 18 de l'addenda, l'initiateur mentionne que « les zones de sédiments A-B ont été délimitée à partir de la méthode des polygones et ajustées selon la connaissance du milieu en questions ».

L'initiateur doit expliciter et détailler la méthode utilisée pour délimiter les deux zones contaminées. En outre, quelle profondeur moyenne a été utilisée pour déterminer le volume des sédiments A-B ?

RQC-5 Suite à la caractérisation sédimentaire effectuée en 2010, certains emplacements (associés aux stations d'échantillonnage) présentant un niveau de contamination correspondant à la plage de qualité « A-B » ont été identifiés. Afin de circonscrire ces zones des deux parcs nautiques, la méthode des polygones de Thiessen a été utilisée. Ces polygones sont dessinés par intersection à angle droit des lignes tracées entre deux points pour éventuellement constituer un polygone. Remarquant que les résultats des échantillons PNS-R&D et PNF-R&D correspondaient à la zone d'embarquement des bateaux, le polygone de Thiessen a été ajusté à la forme des zones d'embarquement délimitées par la rampe d'accès et les murets de soutènement. Le volume des sédiments de ces zones a été estimé en multipliant la surface de ces zones par la profondeur moyenne des sédiments à draguer.

Au Parc nautique de Sorel, la profondeur moyenne a été établie d'abord en prenant la surface de la zone « A-B » délimitée de 1000 m² (25 m x 40 m). Étant donné qu'il s'agit de la zone où le potentiel de contamination est le plus élevé (la rampe de mise à l'eau), nous prévoyons de draguer une épaisseur de 0,5 m au rebord de la marina jusqu'à 1,5 m au bout de la zone « A-B » en suivant la pente de cette rampe. La moyenne de l'épaisseur de sédiment à enlever étant de 1 m, la quantité totale de sédiment se chiffre donc à 1 000 m³. Les mêmes valeurs s'appliquent pour le Parc nautique fédéral.



DRAGAGE DES SÉDIMENTS

QC-6 L'initiateur mentionne que les zones de dragage seront confinées à l'aide d'un rideau placé à l'entrée de chacun des parcs nautiques.

L'initiateur doit indiquer comment seront installés les rideaux de confinement afin de permettre le passage des chalands.

RQC-6 Les parcs nautiques sont déjà confinés à l'intérieur de murs fermés sur environ 90 % de leur pourtour. L'utilisation de rideaux de confinement viendra apporter une protection supplémentaire contre la dispersion potentielle des sédiments en suspension. Ils seront installés de part et d'autre des sorties des parcs nautiques et ne se rejoindront pas au centre de manière à laisser l'espace nécessaire pour la circulation des chalands. Des mesures seront prises dans le cadre des travaux de surveillance pour mesurer la charge en MES à la sortie des rideaux et un peu plus loin au large. Les teneurs naturelles de MES (valeurs de référence) prévalant à proximité des marinas seront mesurées avant le début des travaux. Advenant une différence supérieure aux normes du MDDEP pour la protection de la vie aquatique (voir extrait à l'annexe C), des mesures visant à réduire l'apport à l'extérieur des parcs nautiques seront mises en place, notamment par une réduction de la cadence des travaux de dragage.

QC-7 À la page 24, l'initiateur mentionne que « la tolérance de mise en suspension des sédiments sera évaluée afin d'ajuster la vitesse de remontée du godet ».

L'initiateur doit s'engager à effectuer un suivi des matières en suspension lors du dragage. Le protocole de suivi devra être déposé au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, avant sa réalisation, pour approbation.

RQC-7 Un suivi des MES sera effectué lors de la réalisation des travaux de dragage. Celui-ci sera détaillé dans un plan de surveillance décrivant le protocole de réalisation (voir aussi RQC-6). Le plan sera soumis au MDDEP pour commentaires et approbation au préalable des travaux.



GESTION DES EAUX

QC-8 Le programme décennal de dragage prévoit, pour les sédiments présentant un niveau de contamination A-B, une étape d'assèchement préalable à leur gestion finale. Dans le cas des sédiments ne présentant pas de contamination, ceux-ci seront transportés sans assèchement jusqu'à la sablière identifiée pour la gestion finale. L'assèchement des sédiments sera, dans ce cas, fait sur place.

Comment seront gérées les eaux issues de l'assèchement des sédiments (niveau de contamination A-B et <A)?

RQC-8 L'eau des sédiments de qualité « A-B » sera filtrée dans les bassins d'essorage par un géotextile et par le sol sous-jacent constitué de sable fin avec silt avant de rejoindre la nappe phréatique sous le port. Un système semblable avait été utilisé au même endroit en 2005 lors du dragage des sédiments à l'embouchure du Richelieu. Une quantité de l'ordre de 50 000 m³ de sédiments de classe « A-B » et « B-C » fut essorée et une étude d'impact fut réalisée dans le cadre de ce projet. Les conclusions montraient qu'il n'y avait aucun impact sur la qualité de l'eau souterraine. Rappelons que les quelques 2 000 m³ de sédiments de classe « A-B » provenant de la Marina de Saurel affichent des résultats plus près du « A » que du « B ». Enfin, aucun émissaire acheminant les eaux d'essorage ne sera utilisé lors de cette activité.

Les sédiments de qualité « <A » seront déchargés directement avec leur contenu en eau au site de la sablière. Aucune mesure particulière d'assèchement de ces sédiments n'est prévue. En somme, les eaux exemptes de contamination qui s'échapperont des sédiments percoleront dans le sol afin de rejoindre la nappe d'eau souterraine.

QC-9 Dans l'éventualité d'un rejet direct dans un cours d'eau, comment l'initiateur s'assurera de respecter l'exigence technologique de 30 mg/l de matières en suspension?

RQC-9 Aucun rejet direct au cours d'eau n'est prévu.



QC-10 L'initiateur doit s'engager à réaliser un suivi de la qualité de l'eau souterraine au site d'assèchement des sédiments implanté au quai de la Marine sur le terrain de la Société des parcs industriels Sorel-Tracy.

RQC-10 Aucun suivi de la qualité de l'eau souterraine au site d'assèchement n'est prévu puisque l'absence d'impact sur les eaux souterraines a déjà été établie lors d'un projet antérieur utilisant le même système, au même endroit, soit le projet de dragage de l'embouchure de la rivière Richelieu, réalisé en 2005. Voir la réponse à la question 8 pour plus de détails.

QC-11 Afin d'éviter de salir les routes empruntées par les camions au moment du transport, un lavage des camions est prévu aux sites de transbordement et de gestion finale des sédiments. Quel sera le volume d'eau généré par le lavage des camions?

RQC-11 L'opération de lavage des camions utilisera un équipement à pression à faible débit et un volume d'environ 10 à 15 litres d'eau sera requis pour chaque camion. En prenant en comparaison d'autres projets similaires ayant eu lieu par le passé, le ratio de camions devant être lavés s'établit à 1 sur 10.

Ainsi, pour transporter 2 000 m³ de sédiments de qualité « A-B », 20 camions devront être lavés pour un total de 300 litres d'eau. À ce volume, nous pouvons ajouter environ 60 litres qui surviendront en fin de travaux pour le lavage de deux camions et d'une pelle. En tout, ce sont approximativement 400 litres d'eau qui seront utilisés à chaque site (site d'essorage et LEDCD Danis Construction inc.) sur une période estimée à 2 semaines (environ 35 litres/jour/site) pour cette phase du projet².

En ce qui a trait au volume d'eau issu du lavage des camions dans lesquels seront transbordés les 43 000 m³ de sédiments de qualité « A », nous estimons qu'un volume de 6 450 litres³ (au site de transbordement et à la sablière Colette) sera généré durant la réalisation du projet. En reportant ce volume sur 12 semaines de travaux, nous obtenons un volume de 538 litres d'eau utilisé hebdomadairement. Répartis sur six jours de travail, ce sont 90 litres d'eau qui seront potentiellement utilisés chaque jour par site.

.../10

² Cette estimation est préliminaire et pourrait différer en fonction de différents facteurs.

³ Ce volume est obtenu en estimant que 430 camions devront être lavés (43 000 m³ divisés par 10 m³/camion et en appliquant la règle de 1/10 des camions devant être lavés). Multiplier ce nombre par le volume maximal d'eau jugé nécessaire pour laver un camion (15 litres) donne, au total, un volume de 6 450 litres d'eau utilisé à chaque site.



QC-12 Comment seront gérées les eaux issues du lavage des camions? Seront-elles envoyées directement au fleuve ou encore soumises à un procédé de traitement?

RQC-12 L'utilisation de la « bavette » sur le quai et de celle empêchant le refoulement lors des déchargements permettra de ne pas salir les camions. Au besoin seulement, ils seront lavés et ce, sur la litière déposée sur le quai de transbordement. Suite au lavage, les eaux seront filtrées par percolation à travers la litière. Les sédiments composant la litière seront disposés avec les sédiments de dragage.

Aux sites de disposition des sédiments, aucune mesure particulière de gestion n'est prévue. Le faible volume d'eau généré par le lavage (cf RQC-11) percolera naturellement dans le sol en place.

QC-13 Dans l'éventualité d'un rejet direct dans un cours d'eau, comment l'initiateur s'assurera de respecter l'exigence technologique de 30 mg/l de matières en suspension?

RQC-13 Tel que mentionné en RQC-9, aucun rejet direct dans un cours d'eau n'est prévu. Advenant le besoin d'y recourir, un plan visant à respecter la norme sera soumis au MDDEP.



ENVIRONNEMENT SONORE

QC-14 L'initiateur doit s'engager à réaliser, peu de temps avant la réalisation des travaux (bruit ambiant) et à quelques reprises pendant la réalisation du projet, une évaluation quantitative de l'environnement sonore aux points sensibles qui entourent la marina (résidences, hôpitaux, écoles) ainsi que sur le tronçon de circulation constitué par le chemin Saint-Roch et la rue Bourget. Le protocole de suivi du climat sonore devra être déposé au Ministère avant sa réalisation.

RQC-14 Un programme de surveillance du climat sonore sera soumis au MDDEP avant le début des travaux. Ce programme indiquera la méthodologie de mesure du bruit résiduel (bruit sans les travaux) et du bruit particulier (bruit des travaux), ainsi que les emplacements de mesure. L'initiateur s'engage à mettre en application ce programme.

QC-15 *Compte tenu de la nature des travaux qui seront effectués, il est possible que les mesures prises lors du suivi du climat sonore montrent des dépassements des niveaux sonores tel qu'établis dans les documents **Limites et lignes directrices préconisées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs** relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction et **Recommandations administratives du MDDEP concernant les nuisances sonores relatives au bruit routier.***

Dans le but de respecter les normes établies dans les documents mentionnés en préambule, l'initiateur doit identifier les situations susceptibles de présenter un dépassement des niveaux sonores, les moyens mis en place pour circonscrire ces situations et préciser les mesures raisonnables et faisables qui seront prises pour réduire au minimum l'ampleur et la durée de ces dépassements.

RQC-15 Des simulations numériques ont été réalisées avec le logiciel spécialisé Sound PLAN, version 7.0, afin de déterminer les niveaux de bruit anticipés des travaux (bruit particulier). Les activités qui ont été considérées dans les calculs sont le dragage, les déplacements de chalands, le transbordement et finalement, les mouvements de camions sur les voies publiques.

Les résultats obtenus indiquent que la limite de bruit de 55 dBA L_{Aeq12h} (travaux de jour seulement) sera rencontrée pour la majorité des zones sensibles constituées de résidences, de l'hôpital général de Sorel et de l'école Maria-Garetti. Les seuls endroits où les niveaux anticipés du chantier sont au-dessus de 55 dBA L_{Aeq12h} à la première rangée de résidences sur le chemin Saint-Roch, la source de bruit étant les mouvements de camions (environ 10 passages aller-retour à l'heure).



Madame Annie Bélanger
Ministère du Développement durable, de l'environnement et des Parcs
Le 9 novembre 2010

page 12

Le chemin Saint-Roch est une route provinciale (route 223), et constitue ainsi une artère achalandée. Il est donc à prévoir que le bruit dû à la circulation normale sur cette voie sera déjà au-delà de 55 dBA L_{Aeq12h} . Dans ces situations, le critère de bruit prévoit que la limite est égale au niveau du bruit résiduel.

La réalisation du programme de suivi permettra de déterminer s'il y a dépassement dans ce secteur. Les mesures d'atténuation raisonnables et faisables sont peu nombreuses pour de la circulation sur une voie publique, le tracé envisagé étant déjà très court et se raccordant rapidement au réseau autoroutier.

Les camionneurs seront tout de même avisés d'adopter un mode de conduite permettant de réduire les émissions sonores (e.g. régime de moteur le plus faible possible).



PHYSIOGRAPHIE ET GÉOLOGIE

QC-16 Le texte de la section 2.2.1 (Physiographie et géologie) sera remplacé par le texte qui suit :

Au site de dragage et aux sites de disposition des sédiments (carte 1, Délimitation de la zone d'étude), le socle rocheux est constitué de roches sédimentaires appartenant à la province géologique de la plate-forme du Saint-Laurent et de la sous-province de la plate-forme des Basses-terres du Saint-Laurent. Plus précisément, au site de dragage, le socle est constitué de shale arénacé (Globensky, 1993; Globensky, 1987) avec interlits de grès et quelques lits ou lentilles de calcaire lumachelliques (Formation de Nicolet, Groupe de Lorraine). Au site de disposition des sédiments « A-B », il est formé de shale calcareux avec de nombreux interlits de calcaire et quelques lits de grès (Formation de Pontgravé, Groupe de Lorraine) tandis qu'au site de disposition potentiel des sédiments « A », il est formé de shale silteux et de grès (Formation de Bécancour, Groupe de Queenston). Le Groupe de Queenston succède au Groupe de Lorraine en continuité sédimentaire. Son épaisseur varie de façon générale entre 392 à 700 m (Globensky, 1993) tandis que celle du Groupe de Lorraine est de plus de 600 m (Globensky, 1976).

RQC-16 Nous en prenons bonne note.

Annexe A

Localisation des sites de mise en dépôt des sédiments










ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

PROGRAMME DÉCENNAL DE DRAGAGE À LA MARINA DE SAUREL








Carte 2a

Utilisation du sol dans la zone d'étude et trajet utilisé pour le transport des sédiments







PROJET

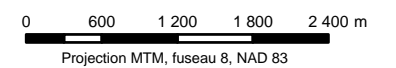
-  Zone d'étude
-  Trajet utilisé pour le transport des sédiments (chaland)
-  Trajet utilisé pour le transport des sédiments
-  Site de transbordement et d'essorage des sédiments "AB"
-  Site de disposition des sédiments "AB"
-  Site de disposition potentiel des sédiments "A"
-  Site de dragage

OCCUPATION DU SOL

-  Secteur agricole
-  Secteur commercial
-  Secteur résidentiel
-  Secteur industriel
-  Secteur institutionnel
-  Publique
-  Milieu humide

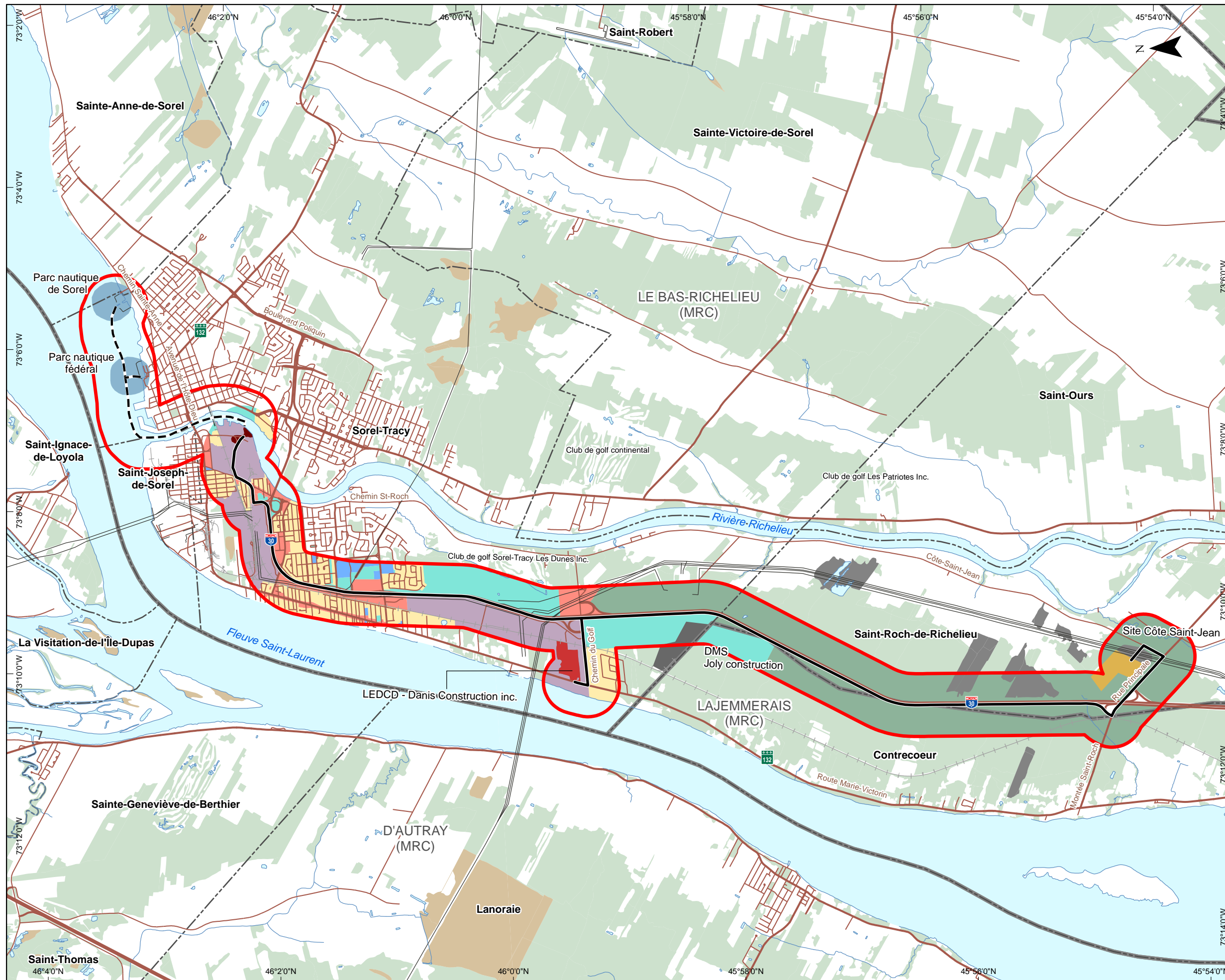
LIMITES ET INFRASTRUCTURES

-  Limite municipale
-  Limite de MRC
-  Route principale
-  Route secondaire
-  Chemin de fer
-  Banc d'emprunt



Sources :
Bases : BDTQ, 1 : 20 000, MRNF, 2003
Puits : MDDEP, 2008
Données du projet : Municipalité de Sorel
Projet : 501436
Fichier : snc501436_Ac2a_101101.mxd

Novembre 2010



Annexe B

Certificat d'autorisation octroyé à Danis Construction inc. pour l'exploitation d'un lieu
d'enfouissement de débris de construction et de démolition

Longueuil, le 28 juillet 2010

CERTIFICAT D'AUTORISATION

Danis Construction inc.
13000, route Marie-Victorin
Sorel-Tracy (Québec) J3P 6M2

N/Réf : 7521-16-01-0002300
400724739

Objet : Aménagement et exploitation d'un lieu d'enfouissement de débris
de construction et de démolition

Mesdames,
Messieurs,

À la suite de votre demande de certificat d'autorisation datée du 11 mai 2010, reçue le 17 mai 2010 et complétée le 19 juillet 2010, j'autorise, conformément à l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., chapitre Q-2), le titulaire ci-dessus mentionné à réaliser le projet décrit ci-dessous :

Aménagement et exploitation d'un lieu d'enfouissement de débris de construction et de démolition dans le but de poursuivre l'exploitation du lieu conformément au *Règlement sur l'enfouissement et l'incinération de matières résiduelles*.

Toutes les autres modalités du lieu demeurent les mêmes que celles apparaissant au certificat de conformité du dépôt de matériaux secs, délivré le 4 mai 1981 et celui délivré le 27 mars 1985.

Le lieu est situé sur les lots 32, 35 et 36 du cadastre de la paroisse de Saint-Joseph-de-Sorel, dans la ville Sorel-Tracy, municipalité régionale de comté de Pierre-De-Saurel.

Les documents suivants, ainsi que ceux qui y sont annexés le cas échéant, font partie intégrante du présent certificat d'autorisation :

- Demande de certificat d'autorisation, datée du 19 décembre 2008, signée par Éric Tessier, ingénieur;

- Courriel au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, reçu le 26 février 2009, transmis par Annie Lefebvre, ingénieure, accompagné d'un document daté du 26 février 2009, signé par Annie Lefebvre, ingénieure, concernant des précisions relatives à la demande de certificat d'autorisation;
- Document intitulé « Réponses aux commentaires du MDDEP du 3 février 2009 / Addenda à la lettre réponse du 26 février 2009 / Danis Construction inc. / N/Réf. : 5857-8-M111 (60aut) », daté du 1^{er} juin 2009, signé par Annie Lefebvre, ingénieure;
- Transaction intervenue entre les parties, datée du 8 décembre 2008, entérinée et ratifiée par le juge Robert Mongeon de la cour Supérieure dans son jugement daté du 16 juillet 2009 (N^o : 705-17-002513);
- Document intitulé « Étude hydrogéologique aux fins de définition du potentiel aquifère du lieu d'enfouissement de Sorel, Québec / Rapport final / Notre référence : PR09-88 / Décembre 2009 », daté du 18 décembre 2009, signé par Caroline Scalzo et Jean-Marc Lauzon, ingénieurs;
- Lettre au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 28 janvier 2010, signée par Caroline Scalzo et Jean-Marc Lauzon, ingénieurs, concernant des informations supplémentaires relativement à l'étude hydrogéologique;
- Lettre au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 1^{er} avril 2010, signée par Caroline Scalzo et Jean-Marc Lauzon, ingénieurs, concernant des informations supplémentaires relativement à l'étude hydrogéologique;
- Document intitulé « Réponses aux commentaires du MDDEP du 5 août 2009 / Danis Construction inc. / N/Réf. : 5857-8-M111 (60aut) », daté du 11 mai 2010, signé par Éric Tessier, ingénieur;
- Admissions intervenues entre les parties, datées du 28 mai 2010 dans le dossier de la cour Supérieure N^o : 705-17-003281-092;
- Lettre au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 14 juillet 2010, signée par Éric Tessier, ingénieur, concernant les plans qui seront utilisés pour procéder à la fermeture du site.

En cas de divergence entre ces documents, l'information contenue au document le plus récent prévaudra.


Le projet devra être réalisé et exploité conformément à ces documents.

N/Réf. : 7521-16-01-0002300
400724739

3

En outre, ce certificat d'autorisation ne dispense pas le titulaire d'obtenir toute autre autorisation requise par toute loi ou tout règlement le cas échéant.

Pour la ministre,



PP/PL

Pierre Paquin
Directeur régional
de l'analyse et de l'expertise
de l'Estrie et de la Montérégie

Annexe C

Critères de la qualité de l'eau de surface au Québec pour les MES

Critères de qualité de l'eau de surface au Québec

matières en suspension

mg/L C.A.S. :

Synonymes : Matières particulaires totales; MES

PRÉVENTION DE LA CONTAMINATION (EAU ET ORGANISMES AQUATIQUES)

Aucun critère de qualité retenu pour cet usage

PRÉVENTION DE LA CONTAMINATION (ORGANISMES AQUATIQUES SEULEMENT)

Aucun critère de qualité retenu pour cet usage

PROTECTION DES ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES ET DE L'ESTHÉTIQUE

Aucun critère de qualité retenu pour cet usage

VALEUR AIGUË FINALE À L'EFFLUENT

Aucun critère de qualité retenu pour cet usage

PROTECTION DE LA VIE AQUATIQUE (EFFET AIGU)

(CCME, 1999)

En période de temps sec, le critère de qualité est défini par une augmentation maximale de 25 mg/L par rapport à la concentration naturelle.

Ce critère de qualité s'applique aux eaux douces (dulçaquicoles), estuariennes et marines.

PROTECTION DE LA VIE AQUATIQUE (EFFET CHRONIQUE)

(CCME, 1999)

En période de temps sec, le critère de qualité est défini par une augmentation moyenne maximale de 5 mg/L par rapport à la concentration naturelle.

En période de crue (pluie, fonte), le critère de qualité est défini soit :

- par une augmentation maximale en tout temps de 25 mg/L par rapport à la concentration de fond lorsque celle-ci se situe entre 25 et 250 mg/L.
- par une augmentation de 10 % par rapport à la concentration de fond lorsque celle-ci est supérieure à 250 mg/L mesurée à un moment donné.

Ce critère de qualité s'applique aux eaux douces (dulçaquicoles), estuariennes et marines.

PROTECTION DE LA FAUNE TERRESTRE PISCIVORE

Aucun critère de qualité retenu pour cet usage

Référence

- CCME - Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME) - 1999 - *Recommandations canadiennes pour la qualité de l'environnement*, Winnipeg - le Conseil

