

---

# **DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES**

**Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact  
pour le programme décennal de dragage à la marina de Saurel  
sur le territoire de la ville de Sorel-Tracy  
par la Marina de Saurel inc.**

**Dossier 3211-02-211**

**Le 23 novembre 2010**

*Développement durable,  
Environnement  
et Parcs*

**Québec** 

## INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, à l'étape de l'avis de recevabilité, la Direction des évaluations environnementales a le mandat de vérifier si l'étude d'impact concernant le programme décennal de dragage à la marina de Saurel sur le territoire de la ville de Sorel-Tracy par la Marina de Saurel inc. répond de façon satisfaisante à la directive ministérielle.

Le présent document résulte de cette vérification et constitue l'avis du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) sur la recevabilité de l'étude d'impact.

Ce document présente un historique des principales étapes de la procédure franchies à ce jour, une description sommaire du projet, l'évaluation de la recevabilité de l'étude d'impact et la recommandation au ministre.

### 1. HISTORIQUE DU DOSSIER

Le tableau suivant présente la chronologie des principales étapes franchies par le projet, dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Date	Événement
2002-10-18	Réception de l'avis de projet.
2002-10-24	Délivrance de la directive du ministre.
2002-10-29	Réception d'un second avis de projet (ajout du parc nautique fédéral au programme décennal de dragage d'entretien).
2004-02-27	Réception de l'étude d'impact.
2004-05-13	Transmission du document de questions et commentaires à l'initiateur de projet.
2004-10-19	Réception du rapport complémentaire à l'étude d'impact.
De 2004-10-19 à 2008-09-15	Discussions et réunions de travail visant à définir un mode de gestion en milieu terrestre des sédiments dragués.
2008-09-15	Réception de l'addenda à l'étude d'impact portant sur la gestion terrestre des sédiments dragués.
2009-02-23	Transmission du document contenant la deuxième série de questions et commentaires à l'initiateur de projet.
2010-09-01	Réception du deuxième addenda à l'étude d'impact précisant le mode de gestion terrestre et répondant à la deuxième série de questions et commentaires.
2010-10-18	Transmission du document contenant la troisième série de questions et commentaires à l'initiateur de projet.
2010-11-10	Réception du document <i>Réponses aux questions et commentaires découlant du dépôt du rapport addenda à l'étude d'impact sur l'environnement</i> issu de la troisième série de questions et commentaires.

## 2. DESCRIPTION DU PROJET

La marina de Saurel comprend deux parcs nautiques : le parc nautique de Sorel et le parc nautique fédéral. Ceux-ci sont situés sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent à l'est de l'embouchure de la rivière Richelieu. Ils totalisent 580 places à quai.

Les derniers dragages réalisés aux parcs nautiques de Sorel et fédéral datent respectivement de 1960 et 1980. L'envasement observé depuis ces travaux rend désormais les places à quai difficiles d'accès. Conséquemment, la marina de Saurel fait face à une baisse de son achalandage. Le programme décennal défini et déposé par la Marina de Saurel inc. consiste à faire, à l'intérieur des dix prochaines années, au moins un dragage d'entretien dans chacun des parcs nautiques, et ce, afin d'assurer une profondeur d'eau de 1,9 m sous le zéro des cartes. Cette profondeur a été établie par l'initiateur afin de permettre une utilisation optimale des parcs nautiques et de s'assurer que les opérations de navigation et d'accostage se fassent de façon sécuritaire. Afin de garantir la profondeur requise, l'initiateur prévoit fixer la cote de dragage à 2,1 m sous le zéro des cartes.

Un dragage mécanique a été retenu pour la réalisation des travaux à chacun des parcs nautiques. Selon les endroits, les sédiments seront retirés sur une profondeur variant de 0,5 à 1,9 mètres. À la fin des travaux, environ 21 000 m<sup>3</sup> de sédiments auront été enlevés du parc nautique de Sorel alors que ce volume sera d'approximativement 24 000 m<sup>3</sup> au parc nautique fédéral. Des rideaux de confinement seront placés de part et d'autre de la sortie de chacun des parcs nautiques afin de confiner la zone des travaux et ainsi limiter la dispersion des matières en suspension. Les rideaux de confinement seront positionnés de manière à laisser une ouverture permettant le passage des chalands. Aucune manipulation des rideaux n'est prévue pendant les travaux.

Les sédiments dragués seront mis dans des chalands et transportés jusqu'au quai de la Marine situé sur le site de la Société des parcs industriels Sorel-Tracy (port de Sorel). Une fois au port, les sédiments seront transférés dans des camions à benne étanche pour être soit transportés au lieu de gestion finale ou encore déposés dans un bassin afin d'être asséchés avant leur gestion finale. Il est à noter que l'endroit retenu par l'initiateur pour l'assèchement des sédiments est situé à l'arrière du bâtiment 69, sur le quai de la Marine. Ce site a été utilisé en 2005 lors du dragage de l'embouchure de la rivière Richelieu. Un bassin d'assèchement semblable à celui mis en place en 2005 sera reconstruit. Ce bassin d'assèchement, à même le sol en place, sera muni d'un géotextile permettant une distinction entre les sédiments et les sols constituant les bassins. L'assèchement des sédiments se fera par percolation de l'eau à travers le géotextile et le sol en place. Les eaux issues de l'assèchement seront ainsi filtrées avant de retourner à la nappe phréatique sous le port. Aucun rejet direct dans la rivière Richelieu n'est prévu.

Le transfert des sédiments de la barge au camion sera assuré par une pelle à godet (type fossé à lame lisse) positionnée sur le quai. Une bavette métallique sera installée entre le quai et le chaland. Cette bavette a pour fonction de diriger les éclaboussures provoquées par le transfert des sédiments soit dans la barge ou encore dans la « litière » mise en place sur le quai afin de récupérer les pertes. Cet ajout permet d'éviter que les sédiments s'échappant de la benne ne tombent directement dans l'eau.

Pour ce qui est de la gestion finale des sédiments dragués, deux sites ont été identifiés selon la qualité chimique des sédiments. Le premier est la sablière Colette localisée à environ 17 km du

lieu de transbordement. Les sédiments dont les concentrations chimiques se situent sous le critère A de la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* y seront déposés. Selon les documents de l'initiateur, il est également possible que des appels d'offres soient lancés afin de sélectionner une autre sablière du secteur. Le second site identifié pour la gestion des sédiments est le lieu d'enfouissement de débris de construction et de démolition (LEDCD) géré par l'entreprise Danis Construction inc. Les sédiments présentant des concentrations comprises entre les critères A et B de la Politique y seront déposés après leur assèchement. Ce LEDCD est situé à environ 8 km du lieu de transbordement.

Selon l'évaluation de l'initiateur, des 45 000 m<sup>3</sup> de sédiments excavés, 43 000 m<sup>3</sup> seront dirigés vers la sablière et 2 000 m<sup>3</sup> seront envoyés au LEDCD de Danis Construction inc. Pour l'initiateur, ce mode de gestion présente l'avantage de réutiliser les sédiments excavés dans un but de valorisation de sites dégradés.

Au total, près de 3 800 voyages de camions seront nécessaires pour transporter l'ensemble des sédiments du port à leur point de gestion finale. Pour ce faire, les camions emprunteront différents tronçons de route mais principalement l'autoroute 30.

L'initiateur prévoit faire les travaux tôt au printemps ou encore à l'automne. L'horaire de travail prévu est du lundi au samedi, de 7 h à 19 h. Le dragage des deux parcs nautiques devrait nécessiter 900 heures de travail réparties sur environ 12 semaines. Le projet, tel que décrit par l'initiateur, totalise un coût de 2,25 M\$.

### 3. ÉVALUATION DE LA RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

L'évaluation de la recevabilité de l'étude d'impact a été effectuée par le Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du MDDEP, les ministères et les organismes suivants :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie;
- la Direction des matières résiduelles et des lieux contaminés;
- la Direction du suivi de l'état de l'environnement;
- la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère;
- le Centre d'expertise hydrique du Québec;
- le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire;
- le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation;
- le ministère des Ressources naturelle et de la Faune;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère du Tourisme;
- le Secrétariat aux affaires autochtones;
- Environnement Canada;
- Pêches et Océans Canada.

L'avis de recevabilité a été formulé à partir de l'analyse des documents suivants :

- MARINA DE SAUREL INC. *Programme décennal de dragage à la Marina de Saurel – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport principal*, par Procéan, février 2004, 87 pages et 1 annexe;

- MARINA DE SAUREL INC. *Programme décennal de dragage à la Marina de Saurel – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport complémentaire*, par Procéan, 14 octobre 2004, 68 pages et 1 annexe;
- MARINA DE SAUREL INC. *Programme décennal de dragage à la Marina de Saurel – Addenda à l'étude d'impact sur l'environnement*, par SNC-Lavalin Environnement, septembre 2008, 38 pages et 4 annexes;
- MARINA DE SAUREL INC. *Programme décennal de dragage à la Marina de Saurel – Addenda à l'étude d'impact sur l'environnement*, par SNC-Lavalin, août 2010, 46 pages et 6 annexes;
- Lettre de M. Steve Vertefeuille, de SNC-Lavalin inc., à M<sup>me</sup> Annie Bélanger, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 9 novembre 2010, concernant les réponses aux questions et commentaires découlant du dépôt du rapport addenda à l'étude d'impact sur l'environnement, 1 page et 1 pièce jointe.

L'analyse du dossier faite en consultation avec les ministères et organismes démontre que l'étude d'impact, incluant les documents complémentaires, répond de façon satisfaisante aux exigences de la directive du ministre datée d'octobre 2002. Toutefois, afin de compléter les données sur le bruit, l'initiateur s'est engagé à déposer un rapport complet indiquant la méthodologie utilisée pour l'évaluation du climat sonore en période de travaux, les données ayant servi aux simulations et les résultats obtenus. Par ailleurs, selon les sites sélectionnés pour la gestion finale des sédiments et sur la base des éléments sensibles présents à proximité de ces sites, il est possible que des analyses de bruit supplémentaires soient demandées. Des vérifications quant à la qualité des eaux issues du lavage des camions pourraient également être demandées au moment de la réalisation des travaux.

De plus, l'initiateur s'est engagé à déposer un résumé de l'étude d'impact avant le début de la période d'information et de consultation publiques qui sera tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

#### **RECOMMANDATION AU MINISTRE**

Considérant que l'étude d'impact déposée répond de façon satisfaisante à la directive ministérielle, nous recommandons qu'elle soit rendue publique et que soit entreprise l'étape d'information et de consultation publiques.



**Annie Bélanger**, B.Sc chimie, M.Sc. sciences de la terre  
Chargée de projet  
Service des projets en milieu hydrique