
PR5.1.1

Projet d'agrandissement de la marina de Hull à Gatineau

6211-04-065

Club de Yachting Portage Champlain inc.

Étude d'impact sur l'environnement

Agrandissement de la Marina de Hull à Gatineau

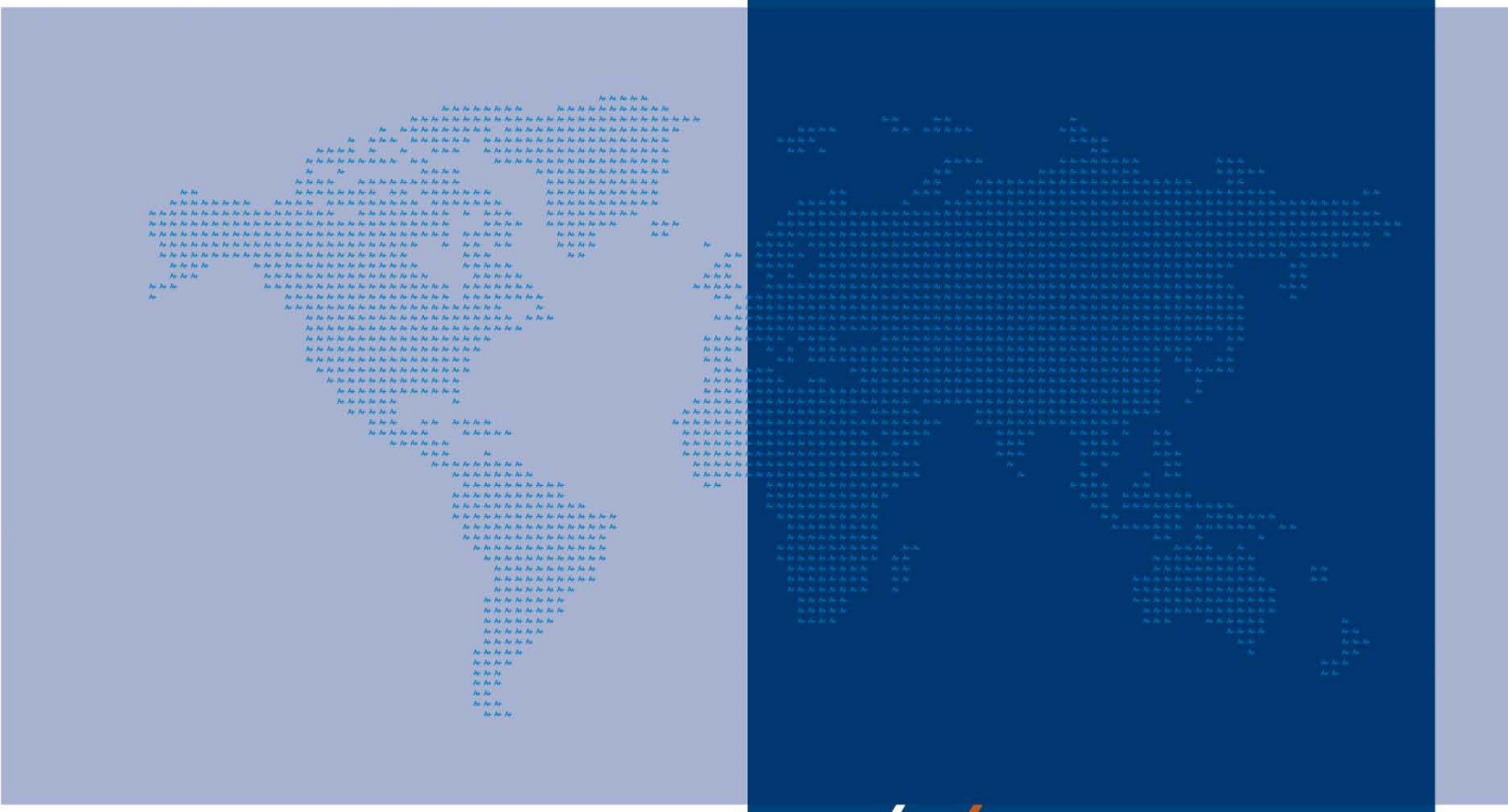
Addenda : Réponses aux questions et commentaires

Février 2017

N/Ref. : G003779-111-080

CIMA+

Partenaire de génie



CIMA+ // Partenaire de génie

CIMA+
Partenaire de génie

CIMA+
Partenaire de génie

AON
EMPLOYEUR DE CHOIX
PLATINE | CANADA | 2017

Le 15 février 2017

Mme Annie Bélanger

Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels
Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
675, boul. René-Lévesque Est, 6e étage, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : **Éléments de réponse à votre série de questions et commentaires** (18 janvier 2017)
Projet d'agrandissement des installations du Club Yachting Portage Champlain inc. (marina de Hull)
Étude d'impact sur l'environnement

N/Réf. G003779-111-080
V/Réf. 3211-04-063

Madame,

La présente lettre fait suite à la réception de votre série de questions et commentaires pour le projet d'agrandissement des installations du Club Yachting Portage Champlain inc. (marina de Hull), sur le territoire de la ville de Gatineau.

Dans le but de faciliter le traitement de l'information, nos réponses ont été insérées à la suite de chacune des questions et chacun des commentaires contenus dans le document transmis le 18 janvier 2017.

Nous espérons le tout à votre entière satisfaction et vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Nicholas Bertrand, biologiste

NB/ac

P.j.:
1. Deux cartes bathymétriques de Navionics
2. Plan ENV-01 avec les cotes
3. Lettre du MPO
4. Deux figures de l'étude d'Archéotec
5. Figure de la ville de Gatineau
6. Carte des zones sans vague

CIMA+
Société en nom collectif

ISO 9001:2008 SYSTÈME DE GESTION

420, boul. Maloney Est, bureau 201
Gatineau (Québec) J8P 1E7
CANADA

Tél. : 819 663-9294
Téléc. : 819 663-0084
www.cima.ca

1. Description du milieu

QC-1 À la section 3.2.1.1 (climat), l'initiateur aborde le phénomène du réchauffement de la température au Québec. En complément, l'initiateur doit discuter des impacts de cette hausse de la température sur le niveau de la rivière des Outaouais et les activités futures de la marina.

R-1 A l'endroit où se trouve la marina, le niveau de la rivière des Outaouais est contrôlé par le barrage de Carillon. Les fluctuations du niveau d'eau de la rivière sont donc relativement constantes d'une année à l'autre. De plus, tel que démontré sur les cartes bathymétriques ci-jointe (Source : *Navionics*), l'eau devient profonde rapidement à la marina (2,4 m au quai A jusqu'à environ 6 m à l'extrémité des quais C, D et E). La fluctuation du niveau de la rivière n'a donc peu ou pas d'impact sur les activités de la marina.

QC-2 La section 3.2.1.6 présente des données hydrographiques et hydrologiques. Par rapport à ces éléments d'information, l'initiateur doit fournir :

a) la source des données mentionnées;

b) les cotes de crue;

c) la représentation desdites cotes de crue sur une carte.

R-2 a) les données proviennent de plusieurs sources mais celles-ci sont les principales :

- CEHQ, 2003. Répertoire des barrages, carte interactive. En ligne : http://www.cehq.gouv.qc.ca/barrages/, consulté le 6 septembre 2016.
- CEHQ, 2009. Cote des barrages rivière des Outaouais.
- COMMISSION DE PLANIFICATION DE LA RÉGULARISATION DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS, 2016. Niveaux d'eau et débits. En ligne : http://rivieredesoutaouais.ca/niveaux-debits-riviere.php, consulté le 6 septembre.
- COMMISSION DE PLANIFICATION DE LA RÉGULARISATION DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS, 2011.Rivière des Outaouais à Hul, niveaux moyens mensuels et annuels en mètres depuis 1965. En ligne : http://rivieredesoutaouais.ca/riviereoutaouais-hull.php, consulté le 6 septembre 2016.
- MDDELLC – MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUE, 2016. Portail régional de l'eau, Outaouais (Région administrative 07). En ligne : http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/eau/regions/region07/07-outaouais.htm#21 , consulté le 6 septembre 2016.

---

b) Les cotes de crue sont les suivantes, ces informations proviennent du CEHQ[1] :
   - LHE : 43.29 m
   - Zone de grand courant : 44.30 m
   - Zone de faible courant : 44.91 m

c) Voir la carte ENV-01 ci-jointe.

QC-3 Dans sa discussion portant sur la qualité des sédiments de la marina, l'interprétation que fait l'initiateur des critères pour l'évaluation de la qualité des sédiments au Québec et de la gestion possible de ceux-ci est erronée. En fait, le rejet en eau libre de sédiments est possible lorsque les concentrations mesurées sont inférieures à la concentration d'effets occasionnels (CEO), et ce, à la condition que le dépôt ne contribue pas à détériorer le milieu récepteur.

Pour les sédiments dont une ou des concentrations mesurées se situent entre la CEO et la concentration d'effets fréquents (CEF), le rejet en eau libre peut se faire si l'innocuité des sédiments pour le milieu récepteur est démontrée par des tests de toxicité et que le dépôt ne contribue pas à détériorer le milieu récepteur.

Lorsqu'une ou des concentrations est supérieure à la CEF, aucun rejet en eau libre ne peut être autorisé.

R-3 Le projet de marina ne prévoit aucune manipulation des sédiments.

QC-4 Pour le milieu faunique, l'initiateur répertorie les espèces susceptibles de fréquenter le secteur. Pour la faune icthyenne, les données présentées datent de 1996. La description du milieu doit se baser sur des informations plus récentes. Afin de compléter cette section, l'initiateur peut utiliser les données que possède le ministère de la Forêt, de la Faune et des Parcs. Pour obtenir lesdites données, l'initiateur doit en faire la demande au directeur régional.

Aussi, l'initiateur doit préciser si des inventaires ont été réalisés dans le secteur de la marina pour la faune ichtyenne et les espèces fauniques à statut précaire. Dans la négative, justifier cette décision. Dans l'affirmative, discuter des résultats obtenus.

R-4 Faune ichtyenne : les espèces suivantes ont été observées dans les environs de la marina lors des relevés faunique et floristique :

i. Achigan à petite bouche ;
ii. Barbotte brune ;
iii. Crapet soleil.

---

[1] Station 26 : http://www.cehq.gouv.qc.ca/zones-inond/cartes-rapports/Des_Outaouais_(amont_Carillon)_CEHQ_07-014_(rapport).pdf

Des pêcheurs rencontrés sur le quai de béton ont confirmé que ces espèces étaient les plus souvent capturées dans les environs et qu'un doré noir ou doré jaune occasionnel était chose commune.

Aucun inventaire spécifique n'a été réalisé au niveau de l'ichtyofaune après avoir considéré les points suivants :

- Étant donné la diversité d'espèce qu'on retrouve dans la rivière des Outaouais, un inventaire spontané ne sera pas représentatif de ce qui se trouve à l'endroit de la marina ;
- La qualité d'habitat pour le poisson qui sera impacté par le projet est très mauvaise. En effet, tel que documenté lors de l'échantillonnage des sédiments, le fond de la rivière à l'endroit de la marina est couvert de débris des industries forestière qui était pratiqué dans le parc Jacques-Cartier autrefois ;
- De plus, les impacts d'une marina sur l'ichtyofaune ont été évalués. La marina dans sa configuration actuelle peut déjà accueillir 140 bateaux, l'ajout des deux jetés additionnelles pour mener le nombre de place à 200 ne risque donc pas de modifiés l'éventail d'espèce qui fréquente actuellement les eaux aux abords de la marina.
- Finalement, le Ministère des Pêches et Océans du Canada dans son avis à l'initiateur en date du 2 novembre 2016 est d'avis que l'agrandissement de la marina ne nécessitait ni une autorisation en vertu de la Loi sur les Pêches, ni un permis en vertu de la Loi sur les Espèces en Péril étant donné que des dommages sérieux aux poissons et des effets néfastes pour les espèces aquatiques en péril peuvent être évités grâce au respect des mesures d'atténuation standard (voir correspondances du MPO ci-joint).

Espèce faunique à statut précaire : Selon les données obtenues du CDPNQ, deux occurrences d'espèce faunique à statut précaire ont été répertoriées dans un rayon de 1 km du site à l'étude. Il s'agit de la tortue géographique, une espèce désignée vulnérable au Québec et de la tortue molle à épines, une espèce désignée menacée au Québec. La tortue molle à épine est considérée comme extirpée de la rivière des Outaouais par le Ministère des Forêts, Faune et Parcs. En ce qui concerne la tortue géographique, celle-ci est bien présente dans la rivière des Outaouais, mais est très rare à la hauteur du centre-ville où se situe la marina. Elle se trouve plutôt à proximité de l'île Petrie du côté Ontarien. Aucun inventaire spécifique n'a été réalisé pour ces espèces vu les très faibles chances de les observées.

QC-5 Le tableau 7 (page 21) présente l'avifaune observée dans la zone d'étude. Toutefois, l'étude ne discute pas du potentiel de présence d'oiseaux aquatiques ni du risque de dérangement de ceux-ci relié au projet. L'initiateur doit faire le point sur la présence d'oiseaux aquatiques, évaluer les impacts

sur ces derniers et préciser les mesures d'atténuation qui seront mises en place.

Pour compléter cette section de l'étude, il est recommandé de contacter le Service canadien de la faune. Une requête à cet organisme pourrait également permettre à l'initiateur de valider et compléter les informations concernant les espèces en péril.

R-5 La marina à son endroit actuelle est présente depuis plus de trente ans, l'aire d'étude ne représente pas une aire d'intérêt pour les oiseaux aquatiques. Ceux-ci optent plutôt pour les sections de la rivière tranquille et peu profonde à proximité de l'île Kettle, de la baie MacLaurin ou encore du lac Lemay. Les canards plongeurs eux se regroupent aux rapides Deschênes en amont. On observe que très peu d'oiseaux aquatiques à proximité de la marina mis à part les quelques bernaches du Canada et goéland à becs cerclés. De plus, le MFFP n'a identifié aucune aire de concentration des oiseaux migrateurs dans sa réponse CDPNQ. L'ajout des deux jetés ne devrait donc pas avoir d'impact sur les oiseaux aquatiques.

QC-6 Un inventaire des plantes exotiques envahissantes a été réalisé, mais qu'aucune n'a été détectée dans la zone d'étude. L'initiateur doit préciser à quel moment cet inventaire a eu lieu.

R-6 Les visites ont été réalisées en 2016, la semaine du 30 mai, la semaine du 18 juillet et la semaine du 12 septembre.

QC-7 A la page 31, l'initiateur mentionne que la zone d'étude abrite quatre zones de potentiel archéologique et deux sites archéologiques connus. L'initiateur doit identifier sur une carte les quatre zones de potentiel archéologique.

R-7 Voir les figures ci-jointes tirées de l'étude présentée par Archéotec en annexe E de l'étude d'impact.

2. Description du projet

QC-8 À la page 6 de l'étude d'impact, il est mentionné que les infrastructures terrestres de la marina pourraient nécessiter une mise à niveau. L'initiateur doit préciser les travaux qui devront être réalisés en rive de la rivière des Outaouais.

R-8 Les travaux qui sont prévus en rives consistent principalement en la mise à niveau de l'alimentation en électricité et en eau potable. Les travaux pour l'électricité seront mineurs compte tenu du fait que les conduits souterrains d'Hydro Québec déjà en places peuvent être utilisés. Aussi, il y a 6 câbles sous-marins entre le panneau principal dans le parc et les quais. Il y a cependant 7 conduits en PVC dans la dalle de ciment du panneau principal,

qui se dirigent vers les quais. Un conduit est libre. Il faudra y ajouter le 7ième câble sous-marin prévu par l'ingénieur électrique.

En ce qui concerne l'eau potable, la Ville de Gatineau doit réaliser des travaux sur la borne fontaine qui alimente la marina afin d'augmenter sa capacité. De son côté, pour passer de 140 à 200 places, la marina devra changer le tuyau d'alimentation d'eau qui amène l'eau de la borne de la ville jusqu'au quai. Ces travaux sont mineurs compte tenu qu'il suffit de remplacer le tuyau existant de ¾ pouces par un tuyau de 2 pouces. Pour y parvenir, il faudra creuser une petite tranchée le long du tuyau jusqu'à la rivière. En période d'étiage, la sortie du tuyau est au-dessus du niveau de l'eau ce qui permet d'éviter de creuser sous le niveau de l'eau.

Sinon, la marina prévoit également des travaux d'entretien sur la plateforme en bois à laquelle s'accroche le quai. Ces travaux consistent simplement au remplacement de certaines pièces de bois qui sont présentement en piètre état.

QC-9 L'objectif du projet à l'étude est d'augmenter de 101 places la capacité d'accueil de la marina. L'initiateur doit préciser la superficie actuellement occupée par la marina et celle qu'elle occupera une fois les nouvelles installations mises en place.

R-9 Actuellement, la marina fourni 99 places à quai. Pour accueillir 140 places, la marina n'a besoin que des autorisations du MDDELCC puisque la configuration actuelle des quais est déjà fait en ce sens. Afin de passer à 200 places, on prévoit l'ajout de deux jetés additionnels.

Ainsi, la superficie actuelle qu'occupent les quais de la marina est d'environ 710 m^2.

Suite à l'agrandissement, cette superficie sera plutôt d'environ 1 185 m^2, soit une augmentation de 475 m^2.

QC-10 Pour permettre l'ancrage des quais, l'initiateur prévoit utiliser de nouveaux blocs de béton de deux dimensions différentes. Au total, 127 blocs seront utilisés ce qui représente un empiètement d'un peu plus de 645 m^2. Selon les renseignements retrouvés dans l'étude d'impact, les blocs actuellement utilisés seront laissés en place.

Par rapport à ces ancrages, l'initiateur doit :

a) indiquer la superficie qu'occupent les blocs de béton utilisés jusqu'à maintenant;

b) justifier la décision de les laisser en place;

c) justifier la dimension des nouveaux blocs de béton et discuter de la possibilité d'en utiliser de plus petits;

d) discuter des autres méthodes d'encrage possibles (par exemple l'ancrage avec pieux) et;

e) au besoin, réévaluer la superficie d'empiètement qu'occuperont les nouveaux blocs de béton.

Il est à noter que compte tenu de l'empiètement occasionné par la présence des nouveaux blocs de béton et conformément au principe d'aucune perte nette d'habitat faunique mentionné dans les *Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques,* une compensation pourrait être demandée pour les pertes engendrées.

R-10

a) Il y a actuellement 103 ancrages existant. Chaque bloc de béton a une superficie de 0,60 mètre sur 1,2 mètre, soit 0,72 m^2. La superficie totale occupée par les blocs de béton est de 74,2 m^2.
Étant donné que les blocs sont en places depuis plusieurs années, certains depuis plus de 30 ans, ils seraient difficiles de les retirer et possiblement plus dommageables pour l'environnement que de les laisser en places. En effet, la plupart de ces blocs sont à demi enfoui dans le substrat de la rivière et les retirer, en plus de demandés une machinerie plus puissante que le treuil disponible, pourrait soulever une quantité importantes de sédiments et débris. En les laissant en places, ceux-ci pourront servir d'abris pour la faune aquatique tout en limitant la quantité de travaux qui pourraient déranger le fond de la rivière.

b) Le dimensionnement des nouveaux blocs a été réalisé par une firme spécialisé (Technomarine) en la matière. Le dimensionnement des blocs est fait de façon à maximiser la masse du bloc sur sa superficie. D'où la raison pourquoi les bocs ont une grande surface et une faible épaisseur. Les avantages de cette conception sont que le profil du bloc est moins élevé et que leur efficacité à ne pas se déplacer avec les quais lors de vents fort ou autre est beaucoup plus élevés que les blocs utilisés autrefois pour ce type d'usage.

c) La méthode avec pieux a été envisagée dans les phases initiales de conception du projet. Elle a été écartée en faveur des blocs de béton pour trois raisons principales :

- Des travaux réalisés dans le passé ont révélés que le roc est très près de la surface à plusieurs endroits où se trouve les quais, notamment au quai A. Pour cette raison, les pieux ne pourraient pas être enfoncés de façon efficace qui permettrait d'assurer la stabilité des quais.
- Deuxièmement, le mouvement des plaques de glaces à la période de dégel pose aussi problème avec les pieux. Ils ne résistent pas bien à la pression de la glace. Présentement, pour

limiter la pression des glaces, la marina est démontée à l'automne, pour l'abriter derrière le quai public en béton.

- Finalement, une marina située en aval, sur la rivière des Outaouais en bordure de la rue Jacques-Cartier, a utilisé les pieux forés pour fixer ses quais. Les pieux n'ont pas résistés et plusieurs problématiques ont suivis. L'ancrage a finalement été remplacé par des blocs de béton.

d) Le concepteur a utilisé le strict minimum au niveau des blocs afin d'assurer la stabilité des quais.

QC-11 Les figures 9 et 15 doivent être fournies en format plus grand afin d'apprécier l'information qu'elles contiennent.

R-11 Les figures 9 et 15 sont la même figure. Elle est fournie en pièce jointe dans son format original.

QC-12 À la section 4.2, l'initiateur explique comment se déroulent les activités associées à la fermeture et la réouverture de la marina. Par rapport au calendrier des travaux, l'initiateur doit préciser les éléments suivants :

a) le temps requis pour retirer et remettre les quais;

b) le temps requis, pour chacune des années prévues, pour l'implantation des nouveaux quais et;

c) échéancier des aménagements terrestres prévus.

R-12 a) Chaque jetée (C,D,E), à son point de raccordement au quai principal A, possède une boîte de jonction électrique et un branchement en eau potable. Normalement, à l'automne, un avant-midi est suffisant pour faire le débranchement électrique et en alimentation d'eau potable des jetées. L'après-midi est suffisant pour descendre les chaînes au fond de l'eau et pivoter les jetées contre la jetée principale A. De cette façon, les quais sont protégés du courant et des mouvements de glaces par le quai public en béton. Dans les jours précédant, un système de petits câbles d'acier est installé à l'extrémité de chaque chaîne. Ces petits câbles serviront à la récupération des chaînes au printemps.

Au printemps, il faut prévoir une journée de travail pour remettre les quais en place et y réinstaller les chaînes de façon temporaire. Il faut parfois faire appel à des plongeurs pour démêler des chaines qui peuvent s'entortillées dans des billots de bois. Le jour suivant, les branchements électriques et en eau potables seront réalisés en une

demi-journée. Les petits câbles d'acier seront retirés et les chaînes seront réinstallées dans leurs tubes.

b) Pour passer de 99 à 140 places, il faut simplement réinstaller des doigts de quais qui ont été retiré il y a environ 5 ans. La majorité de ces doigts sont toujours en inventaire à la marina. L'installation est estimée à une journée de travail pour trois hommes. Il n'y a pas d'ancrage impliqué dans cette opération, seulement quatre boulons à installer pour chaque doigts de quai.

   L'augmentation de 141 à 200 sera échelonnée sur quelques années. Les travaux seront étalés en fonction des moyens financiers du CYPC et des subventions que nous espérons obtenir. On peut compter environ 14 jours de travail pour mettre en place les 2 jetées supplémentaires et prolonger la jetée A.

c) La mise à niveau de l'entrée électrique sur la rive devrait être réalisée à l'automne 2017. Il en va de même avec l'alimentation en eau potable. La plate-forme sur la rive qui sert de point d'ancrage à la passerelle d'accès aux quais devra aussi être remise en état en 2017.

QC-13 Afin d'assurer le bon déroulement des activités à la marina et le respect des règles édictées, des personnes, qu'elles soient volontaires ou employées par la marina, sont appelées à intervenir. Avec une augmentation de la capacité d'accueil de la marina, un nombre supplémentaire de ressources pourrait être requis. L'initiateur doit discuter de cet élément.

R-13 Le CYPC ne prévoit pas de changement majeur au niveau du personnel. En basse saison (mai-juin et septembre-octobre) un seul employé sera présent sur une période de 24 heures (trois quarts de huit heures). Le gérant sera aussi présent le jour.

La marina est en exploitation environ six mois par année. Elle emploie environ 4,5 personnes à temps plein équivalent. Lorsque le projet d'agrandissement sera complété, elle prévoit employer cinq personnes à temps plein équivalent.

La principale augmentation de travail devrait provenir de la gestion des déchets. Une augmentation de bateaux devrait produire plus de déchets. Ce sont les employés de la marina qui prennent en charges la gestion des poubelles situées sur chacune des jetées.

QC-14 La section 6 de l'étude d'impact aborde la notion de plan des mesures d'urgence. Les grandes lignes de ce dernier sont présentées, mais aucun plan concret n'est fourni. L'initiateur doit fournir un plan des mesures d'urgence préliminaire.

R-14 Vous trouverez ci-joint le plan d'urgence de la marina. La marina essaie continuellement d'améliorer ce plan.

3. Évaluation des impacts

QC-15 La caractérisation effectuée montre que les sédiments de la marina sont constitués de matériel plus ou moins grossier et de débris de bois. Bien qu'aucun dragage ne soit requis, l'initiateur doit préciser si un régalage du fond sera effectué afin de mettre en place les blocs de béton

Dans l'affirmative, l'initiateur doit évaluer l'impact qu'aura le brassage des sédiments sur la qualité de l'eau, la faune utilisant le secteur, les herbiers et les habitats potentiels situés en aval.

R-15 Bien que des débris de bois soient présents au fond de la rivière, ceux-ci ne sont pas en nombre suffisant pour gêner l'installation des nouveaux ancrages. Aucun régalage du fond n'est donc prévu et le brassage de sédiment n'aura donc pas lieu. D'ailleurs aucun régalage n'a été nécessaire dans le passé pour permettre l'implantation des blocs qui sont présents actuellement.

QC-16 La mise en place des blocs de béton est susceptible de provoquer un soulèvement des sédiments et une propagation des matières en suspension (MES) en aval du site des travaux. Compte tenu de la contamination mesurée dans les sédiments lors de la caractérisation, cette propagation doit être limitée au maximum.

Dans cette optique, l'initiateur doit :

a) présenter les mesures d'atténuation qui seront mises en place afin d'éviter le déplacement des MES plus en aval et;

b) s'engager à déposer lors de la demande de certificat d'autorisation pour la réalisation du projet, un protocole détaillé de suivi des MES. Afin que le protocole réponde aux plus récentes recommandations, l'initiateur doit utiliser le document Recommandations pour la gestion des matières en suspension (MES) lors des activités de dragage.

R-16 Les travaux seront effectués comme suit afin d'éviter le soulèvement de sédiment et l'augmentation des MES dans l'environnement immédiat :

- Les nouveaux blocs de béton seront déposés dans l'eau sur la rampe de mise à l'eau à l'abri des courants de la rivière. Cette rampe étant en béton, aucune MES ne résultera de cette étape.

- Une barge munie d'un treuil, déjà utilisé par la marina pour ces travaux d'entretien, viendra chercher le bloc de béton à la rampe de mise à l'eau pour ensuite aller le positionner à l'endroit requis.
- À l'aide du treuil, la barge sera en mesure de déposé les blocs lentement et de façon délicate sur le fond de la rivière. Cette méthode permettra de limiter, voire d'empêcher la mise en suspension de sédiments.
- Néanmoins, un plan de suivi des MES sera élaboré dans le cadre de la demande de CA au MDDELCC.

QC-17 À la section 5.2.2.1.2, l'initiateur mentionne que l'augmentation du nombre de déplacements ne devrait pas avoir d'impact notable sur la stabilité des berges. L'initiateur doit documenter et appuyer cette affirmation.

R-17 Considérant que, la marina compte déjà 99 places pour des embarcations et avant d'être mis au courant par le MDDELCC régionale des exigences de la LQE en possédaient 140.

Considérant que, la marina opère depuis plus de trente ans.

Considérant que, les berges de la rivière des Outaouais aux abords de la marina ne montre aucun signe d'érosion actuellement et qu'elles sont principalement composés de galets et de roches et qu'elles sont complètement végétalisé.

L'augmentation du trafic nautique, ne risque donc pas de causer l'érosion de la berge. On pourrait même affirmer le contraire. À l'endroit de la marina, cette dernière protège les berges de la rivière des Outaouais de la fonte des glaces au printemps et limite l'impact des vagues causés par les vents ou la circulation nautique sur la rivière.

QC-18 Selon l'étude d'impact, si la vitesse fixée pour les embarcations est respectée, la hausse des déplacements n'entraînera pas de soulèvement des sédiments. Conséquemment, aucun impact n'est attendu, à ce niveau, sur la qualité de l'eau. Pour appuyer cette affirmation, l'initiateur mentionne une étude réalisée dans le canal Lachine.

Par rapport à cette possibilité, l'initiateur doit préciser les éléments d'information suivants :

a) la bathymétrie de la marina;

b) la profondeur d'eau moyenne dans la marina;

c) le tirant d'eau moyen des embarcations retrouvées dans la marina et;

d) l'applicabilité de l'étude mentionnée pour le canal Lachine aux conditions observées à la marina de Hull.

R-18

a) Voir la carte ci-joint pour la bathymétrie de la marina ;

b) La profondeur d'eau moyenne à la marina est d'environ 6 m ;

c) Le tirant d'eau moyen pour les bateaux de 30 et 40 pieds qui forment la majorité de la clientèle de la marina est d'environ 1,2 m.

d) L'étude réalisée sur le canal Lachine qui s'intitule *Le canal de lachine : navigation et prévention de la pollution* s'applique à divers situation incluant celle de la marina de Hull. Voici ce qui avait été réalisé dans le cadre de cette étude principalement parce que celle-ci visait également à déterminer l'impact de la circulation de plaisanciers sur les MES et la qualité de l'eau. Premièrement, le déplacement du jet d'eau engendré par l'hélice d'un moteur sur le fond du cours d'eau fut modélisé. Cette étude a révélé que le jet d'eau n'avait aucun effet sur le fond pour des embarcations se déplaçant à 10 km/h, soit la vitesse permise dans tous les canaux historiques nationaux gérés par Parcs Canada au Québec. L'année suivante, une étude in situ a été menée avec deux embarcations. Divers scénarios ont été observés : des bateaux qui se croisent, des bateaux qui se suivent, des bateaux qui circulent en parallèle et tout cela à différentes vitesses (10, 15 et 40 km/h). Cette étude a démontré, que bien qu'à 10 km/h il n'y ait aucune remise en suspension des sédiments pour tous les scénarios examinés, à 15 km/h, une légère remise en suspension du floc superficiel apparaissait et pouvait affecter la colonne d'eau jusqu'à un mètre du fond.

QC-19 Aucun impact n'est anticipé sur le climat sonore aux abords de la marina. Par rapport à cette évaluation, l'initiateur doit indiquer :

a) les données qui supportent cette évaluation et;

b) la distance qui sépare la marina des milieux habités les plus près.

R-19

a) Les données présentées dans le rapport[2] qui s'intitule *L'impact environnemental de la pratique nautique* mentionne qu'une Marina produit entre 40 db et 49 db (à 200 m). Dans la réglementation de la ville de Gatineau sur le bruit, on mentionne par exemple qu'il est défendu de faire fonctionner une pompe, compresseur et moteurs dont le niveau de bruit perçu par un occupant d'un immeuble servant d'hébergement est supérieur à 60 dBA le jour et 55 dBA la nuit. De plus, l'étude mentionne que les données présentées ne tiennent pas compte des écrans sonores tels que les arbres, bâtiments ou autres. Les quartiers résidentiels de Hull sont séparés par le parc Jacques-Cartier et une bande boisée sépare la

[2] Réf : MOREAU, RACHEL, 2009. L'impact environnemental du nautisme. Réalisé pour la confédération européenne des industries nautiques. En ligne : http://www.nautismequebec.com/doc/ECNI-Environmental%20Report%20FR.pdf

marina du parc. Il ne devrait pas y avoir d'impact significatif sur le milieu récepteur.

Finalement, l'ajout des 101 places à la marina sous-entend bien évidemment l'ajout de 101 bateaux, mais ces bateaux seront vraisemblablement stationnés à la marina régulièrement et ils seront très rarement tous en train de circuler aux abords de la marina en même temps. Aucun impact significatif sur le climat sonore des environs n'est appréhendé.

b) Les milieux habités les plus près se trouvent à environ 220 m à l'ouest, de l'autre côté du parc Jacques Cartier, sur la rue Laurier.

QC-20 Selon l'évaluation de l'initiateur, le paysage ne sera pas modifié par la réalisation du projet. L'initiateur doit détailler cet impact et, au besoin, fournir des simulations visuelles, en considérant les points de vue suivants :

a) la piste cyclable;

b) le pont Alexandra et;

c) la rue, côté Ontario.

R-20 Quant à l'impact visuel de la marina, la configuration projetée n'augmente pas de façon importante la superficie de la marina. Avant que la marina réalise qu'elle n'avait pas de permis d'exploitation, elle offrait 141 places à quai. À la suite de cette réalisation, la marina a réduit son offre à 99 places. Cependant, la marina n'a pas réduit sa configuration ni sa superficie brute. Si la marina obtenait un permis d'agrandissement, elle optimiserait l'utilisation de ses actifs actuels afin d'offrir immédiatement 141 places sans que cet agrandissement n'est d'impact visuel. À moyen terme, elle investirait dans l'ajout de deux nouvelles jetées et des doigts de quai afin d'augmenter son offre à 200 places, dont un minimum de 20 places pour les touristes.

De plus, la rive du côté de la piste cyclable est boisé ce qui fait que de la piste cyclable, la marina n'est pratiquement pas visible. Ceci ne changera pas suite à l'agrandissement. Du côté du pont Alexandra, la voie piétonnière se situe le long de la voie sud du pont. La vue sur la marina est donc obstruée par le pont lorsque les cyclistes, piétons et touristes circulent sur le pont. Finalement, du côté Ontario, la marina est surtout visible de la promenade Lady Grey. Cette rue est surtout utilisé pour l'accès au quai de chargement du musée des Beaux-Arts.

QC-21 Le projet aura comme impact une augmentation de la fréquentation et du nombre d'utilisateurs du site. Conséquemment, une demande accrue en service sera notée. Déjà, l'initiateur mentionne que les services en eau potable et en électricité sont insuffisants pour répondre à la demande future. L'initiateur doit préciser comment il entend s'assurer d'une desserte efficace des services d'eau potable, d'électricité et de gestion des déchets.

R-21 La question QC-8 traite des services d'eau potable et d'électricité. En ce qui concerne la gestion des déchets, l'initiateur mettra en place le nombre de contenant nécessaire à ce que les membres de la marina puissent disposer de leurs déchets convenablement. Ce sont les employés de la marina qui s'occupent de vider les bacs à déchets situés sur chacune des jetées. Les déchets sont acheminés dans un conteneur à déchets verrouillé situé derrière la capitainerie.

QC-22 L'initiateur a évalué les impacts de son projet sur les milieux physique, biologique et humain. Toutefois, aucune évaluation n'a été effectuée quant aux risques d'accident lié à l'augmentation de la circulation nautique. L'initiateur doit discuter de ce risque.

R-22 Il est difficile d'évaluer l'impact de l'ajout de 101 places à quai sur le risque d'accident nautique. On peut supposer que de ces 101 bateaux supplémentaires, plusieurs circulent déjà sur la rivière des Outaouais sans accoster à la marina. Aussi, les 101 bateaux supplémentaires ne seront certainement pas tous en circulation sur la rivière en même temps. En instaurant une vitesse de circulation maximale à l'intérieur des limites de la marina, le CYPC s'assure de réduire les risques d'accident grave. De plus, tous les membres de la marina possèdent leur carte de conducteur d'embarcation de plaisance. Finalement, Transport Canada a révisé et approuver les plans de la marina et aucune problématique qui pourrait mettre en péril la sécurité des usagers de la marina et de la rivière n'a été soulevé.

En 2014, le CYPC s'est joint à un nouvel organisme de la région, soit le Regroupement des partenaires riverains de Gatineau-Ottawa. Cet organisme a pour objectif principal de réduire la vitesse des bateaux près des marinas ou d'installations riveraines ou à des endroits sensible à l'érosion. Il y a une quinzaine d'organismes membres de ce regroupement.

En 2015, plusieurs membres de cet organisme ont fait l'achat et l'installation de 22 bouées identiques, approuvés par Transport Canada, afin de délimiter des zones à vitesse réduite. Le CYPC et son voisin d'en face, le Ottawa Rowing Club ont installé respectivement 3 et 2 bouées de chaque côté du chenal, en face de leurs installation.

Voir la carte des zones sans vagues en pièce jointe.

Le CYPC est situé à l'extrémité navigable de la rivière des Outaouais. Le chenal navigable se termine aux écluses d'Ottawa, situées presqu'en face de la marina. Généralement, les bateaux ralentissent en arrivant au bout du chenal, ce qui contribue à diminuer le risque d'accident.

4. Engagements

Engagement

L'initiateur doit s'engager aux éléments suivants :

a) procéder au nettoyage de la barge à son arrivée sur le site des travaux afin qu'elle soit dépourvue de plantes, de boue et d'animaux.

b) inspecter les blocs de bétons qui seront utilisés afin de s'assurer qu'ils ne portent pas de fragments de plantes, de boue ou d'animaux.

c) nettoyer les blocs de béton souillés et éliminer aux ordures, les déchets résultant du nettoyage.

d) déposer un protocole de suivi de la qualité de l'eau.

Réponse

a) La barge est la propriété de la marina. Elle est stationnée à quai à la marina, en permanence. C'est une embarcation récente (2013) et maintenue en très bonne état.

b) Les nouveaux blocs de bétons sont neufs. Le risque de contamination est donc très faible. Néanmoins, ils seront inspectés afin de s'assurer qu'ils sont exempts de contaminants.

c) Les blocs souillés seront nettoyés et les déchets résultant du nettoyage seront éliminés adéquatement.

d) Tel que mentionné à la question 16 du présent document, un plan de suivi des MES sera élaboré dans le cadre de la demande de CA au MDDELCC.

5. Remarques générales

Remarques

Le terrain donnant accès à la rivière est la propriété de la Commission de la capitale nationale (CCN). Puisqu'une partie terrestre du secteur à l'étude est une terre fédérale et que des aménagements éventuels pourraient nécessiter des travaux en milieu terrestre, l'initiateur devra s'assurer de contacter la CCN afin que celle-ci puisse évaluer les effets du projet proposé

Réponse

Des discussions ont déjà eu lieu entre la CCN et des représentants de la Marina. La CCN accueille favorablement le projet d'agrandissement.

Remarques

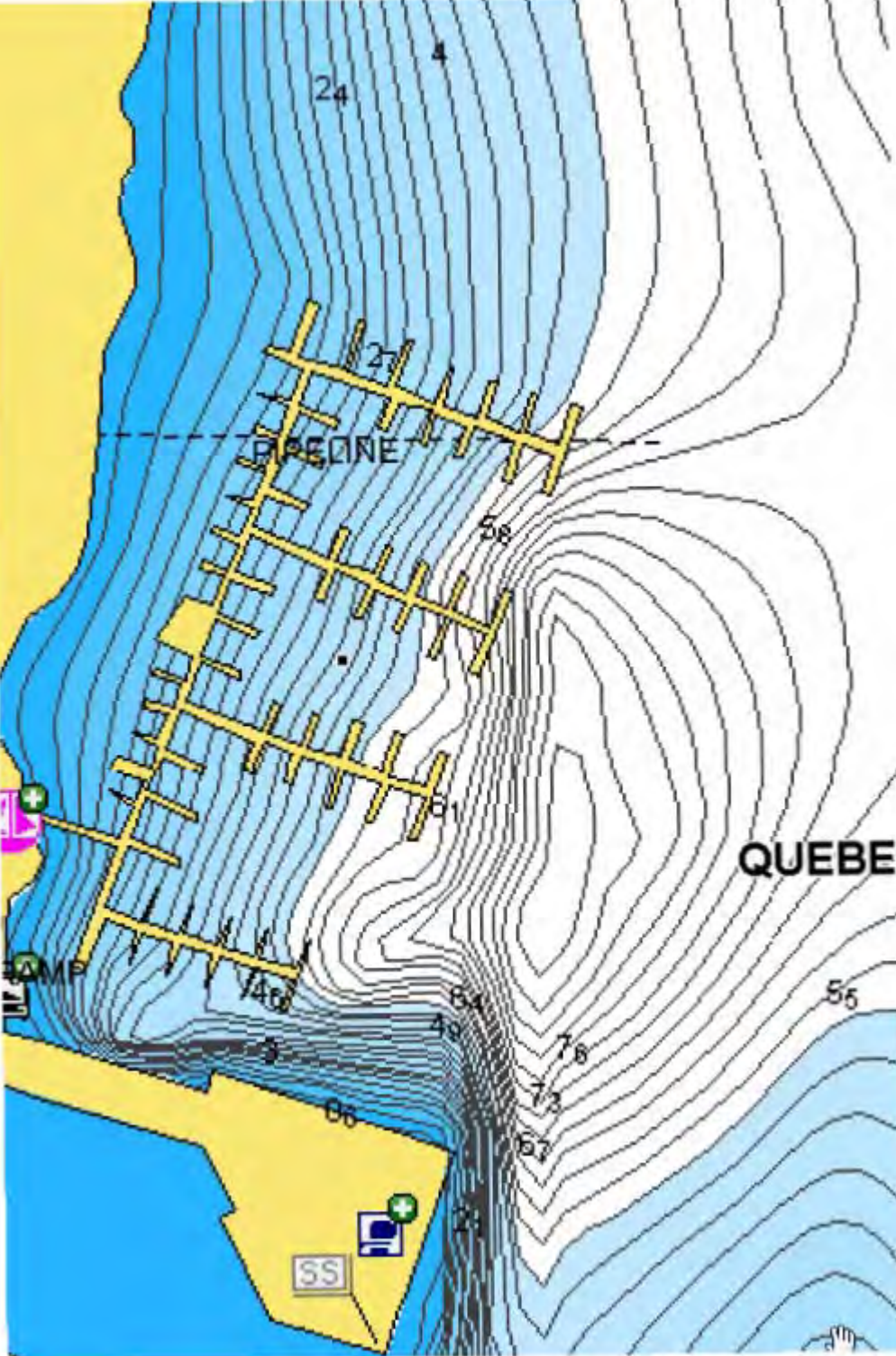
À la page 50, la référence au tableau récapitulant les impacts et les mesures d'atténuation n'est pas correcte, il s'agit du tableau 16 et non le 15

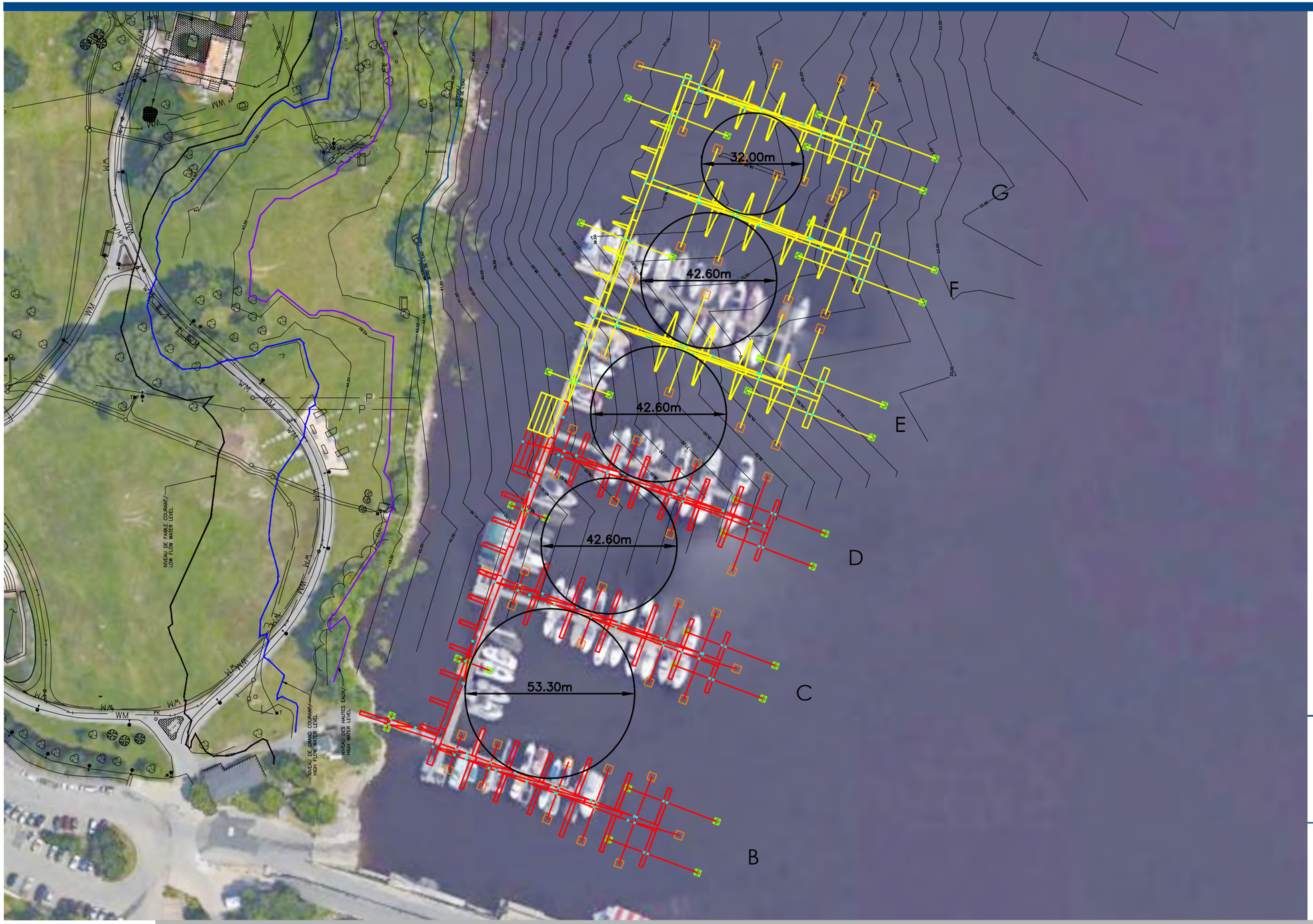
Réponse

La correction sera faite.

Remarques	La section 6 présente un bref résumé du Plan des mesures d'urgence. Il est à noter que le numéro de téléphone à composer pour les urgences environnementales d'Environnement et changement climatique Canada doit être corrigé pour le 514 283-3333 ou le 1-866-283-3333.
Réponse	La correction sera faite.


Rue Jacques-Cartier
Sentier des Voyageurs
Sentier des Voyageurs
ALEXANDRA BRIDGE
PONT ALEXANDRA
P
RAMP
2
QUEBEC
6₂
5₁


4
24
21
PIPELINE
58
61
QUEBE
AMP
46
34
49
78
73
67
55
SS



NORD

Légende :

- Bord de l'eau
- Quais existants
- Nouveaux quais
- Blocs de béton = 41X
  1.83m x 1.83m x 0.3m (6'X6'X1')
- Blocs de béton = 86X
  2.43m x 2.43m x 0.3m (8'X8'X1')
- Attache-chaines = 137X
- Niveau des hautes eaux
- Niveau de grand courant
- Niveau de faible courant

1:1250

0 12.5 25 50 75m

Sources :

- Photo aérienne, Imagerie Google 2016

Notes générales :

Les dimensions sur le plan doivent être lues et non mesurées. Toute erreur ou omission doit être rapportée à CIMA+. Les limites, superficies et titres de propriété devront être vérifiés par un arpenteur.

Étude d'impact sur les agrandissement de la Marina de Hull

Aménagement projeté vs. existant

G003779

Plan ENV-01 - page 1

Concepteur: N. Bertrand
Dessiné: É. René de Cotret
Approuvé: J.-F. Mouton

Plan préliminaire
27 septembre 2016

Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada
Gestion des écosystèmes Région du Québec | Ecosystems Management Quebec Region

Classif. sécurité / Security

Le 2 novembre 2016

Par courriel seulement

Votre réf. / Your ref.

Notre réf. / Our ref.
16-HQUE-00274

Monsieur David Côté
Club de Yachting Portage Champlain inc. (CYPC)
160, rue Laurier
Gatineau (Québec) J8X 3Y3

Objet : Installation de quais flottants, agrandissement marina de Hull, rivière des Outaouais, Gatineau – Des dommages sérieux aux poissons ou des impacts sur les espèces aquatiques en péril peuvent être évités ou réduits

Monsieur,

Le Programme de protection des pêches (le Programme) de Pêches et Océans Canada (MPO) a reçu votre proposition le 18 octobre dernier. Veuillez noter le titre et le numéro de dossier ci-dessous :

Nº de dossier de Pêches et Océans Canada : **16-HQUE-00274**
Titre : **Installation de quais flottants, agrandissement marina de Hull, rivière des Outaouais, Gatineau**

Votre proposition a été examinée afin de déterminer si elle est susceptible : 1) de causer des dommages sérieux aux poissons, ce qui est interdit en vertu du paragraphe 35(1) de la *Loi sur les pêches* (LP), et 2) d'avoir un impact sur des espèces aquatiques en péril inscrites à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) et de contrevenir aux articles 32, 33 ou 58 de ladite loi.

En fonction des renseignements fournis, il a été déterminé que votre proposition ne nécessitait ni une autorisation en vertu de la LP, ni un permis en vertu de la LEP étant donné que des dommages sérieux aux poissons et des effets néfastes pour les espèces aquatiques en péril peuvent être évités grâce au respect des mesures d'atténuation standard. Cependant, afin de vous assurer que vous vous conformez à la LP et à la LEP, nous vous recommandons de consulter nos outils d'orientation, que vous trouverez sur le site Web suivant : http://www.dfo-mpo.gc.ca/pnw-ppe/measures-mesures/index-fra.html.

Si vos plans changent ou que vous n'avez pas mentionné certains renseignements dans votre proposition et que, par conséquent, votre proposition doit faire l'objet d'un examen propre au site, vous devriez, conformément aux directives figurant sur notre site Web (http://www.dfo-mpo.gc.ca/pnw-ppe/index-fra.html), remplir et présenter le formulaire de demande d'examen qui s'y trouve.

Sachez que si vous avez causé ou que vous êtes sur le point de causer des dommages sérieux à tout poisson visé par une pêche commerciale, récréative ou autochtone, ou à

…/2

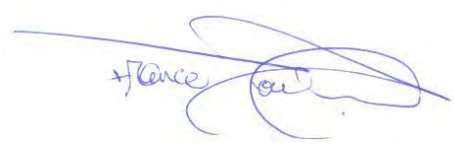
850, route de la Mer, Mont-Joli (Québec) G5H 3Z4
Tél. : 418-775-0548, téléc. : 418-775-0658, courriel : France.Pouliot@dfo-mpo.gc.ca

tout poisson dont dépend une telle pêche, vous avez également l'obligation de le signaler au MPO. Les avis à cet effet doivent être envoyés à l'adresse suivante : http://www.dfo-mpo.gc.ca/pnw-ppe/violation-infraction/index-fra.html.

Veuillez conserver une copie de cette lettre sur le site pendant la durée des travaux. Il vous incombe toujours de respecter les autres exigences des organismes fédéraux, provinciaux et municipaux.

Si vous avez des questions ou des préoccupations au sujet de la conformité de votre proposition aux exigences de la LP ou de la LEP, vous voudrez peut-être retenir les services d'un professionnel de l'environnement qui connaît les mesures à prendre pour éviter les impacts sur le poisson et son habitat (http://www.dfo-mpo.gc.ca/pnw-ppe/index-fra.html).

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.



France Pouliot
Biologiste, Division de la protection des pêches - Examens réglementaires


LÉGENDE
Aire d'étude
Site archéologique connu
Équidistance des courbes: 5 m
Équidistance des courbes: 1 m
366 900 mE
5 032 900 mN
RUE LAURIER
BOUL. DES ALLUMETIÈRES
BiFw-23
BiFw-q
50.0
45.0
Rivière des Outaouais
Marina de Hull, Gatineau
Étude de potentiel archéologique
Relief de la zone d'étude
et sites archéologiques connus
Sources:
Fond: Google Earth
Cartographie: Archéotec inc.
Fichier: MHP16_Env_travail_160927.qgs
0 25 50 m
MTM, fuseau 9, NAD83 (SCRS)
Figure 2
Septembre 2016
Archéotec inc.
Consultants en archéologie


LÉGENDE
Aire d'étude
Zone à potentiel archéologique
366 900 mE
5 032 900 mN
Rue Laurier
04.1.82.032
04.1.82.033
04.1.82.034
04.1.81.217
Rivière des Outaouais
Boul. des Allumetières
Marina de Hull, Gatineau
Étude de potentiel archéologique
Zones à potentiel archéologique
Sources:
Fond: Google Earth
Cartographie: Archéotec inc.
Fichier: MHP16_Env_travail_160927.qgs
0 25 50 m
MTM, fuseau 9, NAD83 (SCRS)
Figure 5
Septembre 2016
Archéotec inc.
Consultants en archéologie

CONCEPT D'INTERVENTION

LÉGENDE

Fonctions urbaines

- Culturelle
- Institutionnelle
- Secteur d'emplois
- Commerciale
- Résidentielle
- Multifonctionnelle
- Récréotouristique
- Parc/espace public

Réseaux - Transport durable

- Rapibus
- Station du Rapibus
- Station du Rapibus relocalisée
- Sentier utilitaire
- Sentier récréatif

Noeuds de convergence

- Destination stratégique
- Place de rassemblement
- Repère visuel

Action globale

- Préservation
- Intensification
- Secteur particulier d'aménagement et de développement
- Limite de secteur

Interventions spécifiques

- Continuité commercial
- Insertion commerciale
- Liaison physique
- Liaison verte
- Prolongement ou intervention sur voie publique
- Intégration de l'interface
- Percée/fenêtre visuelle
- Porte d'entrée du centre-ville

Ville de Gatineau
Urbanisme et développement durable

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME CENTRE-VILLE

Laurier - Maisonneuve

Plan no: PPU-CV-06
Date: septembre 2009
Révisé le:


Gatineau
Ile Kettle Island
Ottawa River
Rivière des Outaouais
Rivière Gatineau River
AUTOROUTE 50
PONT DES DRAVEURS BRIDGE
PONT LADY ABERDEEN BRIDGE
Lac Leamy Lake
Rivière des Outaouais Ottawa River
Ottawa
PONT CARTIER-McDONALD BRIDGE
Rivière Rideau River
Gatineau (Hull)
Ottawa
PONT ALEXANDRA BRIDGE
PONT DU PORTAGE BRIDGE
CANAL RIDEAU CANAL
Regroupement des partenaires
RIVERAINS
de Gatineau-Ottawa
Marinas
Quais / Docks
Club d'aviron / Rowing Club
Club de voile / Sailing Club
Navette / Shuttle
Zone sans vague
No Wake Zone
Bouées de Navigation Buoys
V.8
NOTE: Carte non valide pour la navigation

PLAN DES MESURES D'URGENCE

DU CYPC

MARINA DE HULL

SAISON 2017

TABLE DES MATIÈRES

ANNEXE

1. Introduction

Le conseil d'administration du CYPC a revu et adopté ce plan de mesures d'urgence et demande à tous les membres, à tous les employés, et aux visiteurs de le lire attentivement et de le conserver à la portée de la main en cas de besoin.

2. But

Établir et maintenir des procédures afin de prévenir et/ou de limiter et/ou de contrôler les imprévus qui peuvent être associés à des situations d'urgence.

3. Étendue

Ce plan de mesures d'urgence s'applique à tous les usagers de la marina de Hull, que ce soit les membres, les employés ou les visiteurs.

4. Procédures

Au début de chaque saison, le gestionnaire de la marina doit s'assurer que le plan de mesures d'urgence est distribué et compris par tous les usagers de la marina. À cette fin, il est responsable d'organiser des sessions d'information pour les membres et les nouveaux employés afin de leur démontrer :

- quelles sont les principales situations d'urgence à prévoir;
- ce qu'il est important de se rappeler en cas d'urgence;
- ce qu'il est important de faire en cas d'urgence;
- et ce qu'il est important d'éviter en cas d'urgence

De plus, le gestionnaire dont s'assurer que ce plan de mesures d'urgence est affiché bien en vue dans des endroits stratégiques et accessibles à tous.

5. Prévention

À l'aide d'une liste de contrôle, le gestionnaire de la marina est responsable de mettre sur pied un système d'inspection systématique et régulier que permet d'identifier toutes les sources de danger et de prendre les mesures que s'imposent pour éviter que des incidents fâcheux se produisent.

À cette fin, un exercice de pratique peut être organisé conjointement avec les services de la police et des pompiers de la ville de Hull.

6. Mauvaise température

La mauvaise température inclut les vents forts, la pluie, la grêle et la foudre.

a) Téléphoner à Environnement Canada ou à l'aide de la radio marine écouter les prévisions atmosphériques, les noter dans le journal de bord, puis apposer sa signature et la date.
b) Informer les usagers et demeurer aux aguets des développements.
c) Patrouiller les quais pour s'assurer que toutes les embarcations sont bien amarrées et s'en tenir aux recommandations du gestionnaire.
d) S'assurer qu'aucun objet sur les quais ne peut occasionner des incidents fâcheux (et suivre les recommandations du gestionnaire).
e) Avoir à la portée de la main tous les instruments de sécurité (tels qu'un appareil téléphonique, une radio marine, une lampe de poche et une trousse de premiers soins) et s'assurer qu'ils sont en bon état de fonctionnement.
f) Contacter les personnes susceptibles de venir en aide s'il y a lieu.

<u>Suivi</u>

a) Noter tous les événements, l'heure et la date dans le cahier de bord, puis apposer sa signature et la date et le produire avant chaque quart de travail.
b) Compléter s'il y a lieu, un rapport d'accident, incluant les déclarations des témoins, puis apposer sa signature et la date.

7. Feu

a) Activer l'avertisseur d'incendie.
b) Téléphoner à la station de pompiers la plus proche même si l'avertisseur d'incendie est en fonction ou encore utiliser le 911.
c) Transmettre les informations suivantes :
- Décrire le problème ou la situation;
- Préciser l'endroit et l'adresse (Marina de Hull, Parc Jacques-Cartier);
- Donner votre nom.

d) Si le début d'incendie est minime, essayer d'utiliser l'extincteur le plus près.
e) Si vous êtes seul, ne vous placez pas dans une situation à risque. Tenez-vous à distance, attendez que les pompiers arrivent et dirigez-les au bon endroit.
f) Pour votre sécurité, placez-vous toujours entre le feu et une sortie libre, et à une distance sécuritaire.
g) Établissez un périmètre de sécurité pour les personnes situées à proximité.
h) Si une embarcation est en feu, essayez de l'éloigner des autres embarcations, mais toujours dans la mesure où votre sécurité n'est pas en cause.
i) Assurez-vous que le passage est libre pour faciliter l'accès aux pompiers.
j) Téléphoner au gestionnaire de la marina s'il n'est pas sur place.
k) Téléphoner au propriétaire de l'embarcation concernée, s'il y a lieu.

Suivi

a) Noter tous les événements, l'heure et la date dans le cahier de bord, puis apposer sa signature.
b) Compléter s'il y a lieu, un rapport d'accident, incluant les déclarations des témoins, et le remettre au gérant une fois dûment complété.

8. Noyade

a) Lancer la bouée de sauvetage à la personne en détresse et crier ^^^à l'aide^^^
b) Ne vous placez pas dans une situation à risque
c) Tenter seulement de faire se dont vous vous sentez capable.
d) Signaler ou faire signaler le 911.
e) Téléphoner au service ambulancier.
f) Vérifier si quelqu'un sur place peut prodiguer les premiers soins et la réanimation cardiorespiratoire.
g) Apporter sur place la trousse de premiers soins et les couvertures chaudes.
h) Diriger les secouristes.
i) Informer le gestionnaire de la marina s'il n'est pas sur place.

Suivi

a) Noter tous les événements l'heure et la date dans le cahier de bord, puis apposer sa signature.
b) Compléter, s'il y a lieu, un rapport d'accident, incluant les déclarations des témoins, et le remettre au gérant une fois dûment complété.

9. Crime sérieux

a) Ne vous placez pas dans une situation à risque.
b) Signaler le 911 ou le numéro de la police.
c) Décrire l'incident et préciser l'endroit ainsi que votre nom.
d) Essayer de limiter l'accès à l'endroit à tout individu jusqu'à l'arrivée des policiers.
e) Informer le gestionnaire s'il n'est pas présent.

Suivi

a) Noter tous les événements, l'heure et la date dans le cahier de bord, puis apposer sa signature.
b) Compléter, s'il y a lieu, un rapport d'accident, incluant les déclarations des témoins, et le remettre au gérant une fois dûment complété.

10. Appel à la bombe

a) Demander le lieu où a été placée la bombe et l'heure ou le moment de la détonation.
b) Essayer de garder l'interlocuteur en ligne et prendre le plus d'information possible
c) Essayer de noter les indices qui pourraient vous aider à l'identifier.

d) Essayer de noter les autres indices qui pourraient aider à le localiser tels que bruits de fond, etc.
e) Faire évacuer le site immédiatement.
f) Faire le compte des personnes évacuées pour vous assurer autant que faire se peut que tous les usagers ont quitté.
g) Signaler le 911 ou le service policier de la ville de Hull ou la GRC

Suivi

a) Noter tous les événements, l'heure et la date dans le cahier de bord, puis apposer sa signature
b) Compléter s'il y a lieu, un rapport d'accident, incluant les déclarations des témoins, et le remettre au gérant une fois dûment complété.

11. Produit inflammable et déversement d'huile et de produits toxiques

a) Trouver la source et évaluer la situation.
b) Établir un périmètre de sécurité.
c) Signaler le 911 ou les pompiers.

Suivi

a) Noter tous les événements, l'heure et la date dans le cahier de bord, puis apposer sa signature.
b) Compléter s'il y a lieu, un rapport d'accident, incluant les déclarations des témoins, et le remettre au gérant une fois dûment complété.

ANNEXE

LISTE DE NUMÉROS DE TÉLÉPHONE IMPORTANTS

POMPIERS DE HULL	819-595-1234
POLICE DE HULL	819-595-1122
AMBULANCE DE HULL	9-1-1
CENTRE HOSPITALIER DE HULL	819-595-6222
CENTRE ANTI-POISON	819-595-6222
URGENCES ENVIRONNEMENTALES CANADA	1-866-283-3333
COMMODORE	
GESTIONNAIRE	819-775-6124