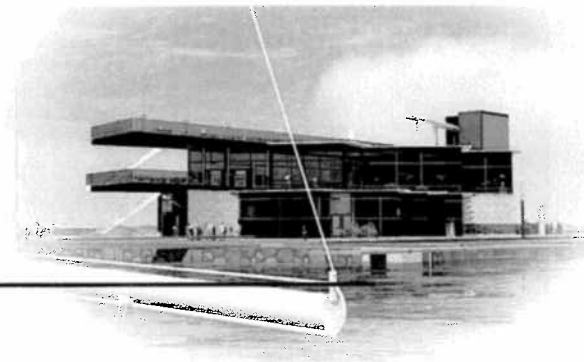


**CORPORATION DU CARREFOUR MARITIME  
DE RIVIÈRE-DU-LOUP**



Rivière-du-Loup, le 30 octobre 2012

Madame Annie Bélanger  
Chargée de projet  
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
Direction des évaluations environnementales  
Services des projets en milieu hydrique  
Édifice Marie-Guyart  
675, boul. René-Lévesque Est, 6<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 5V7

--- **PR5.1.1**  
Aménagement du Parc maritime de la  
Pointe de Rivière-du-Loup

6211-04-058

**Objet : Précisions demandées sur les réponses fournies aux questions formulées par le MDDEP**

**Projet : Parc maritime de la Pointe de Rivière-du-Loup**

Dossier 3211-04-033

Madame,

Lors de notre appel téléphonique du vendredi 28 septembre 2012, vous nous avez demandé des précisions quant à certains des éléments de réponses que la Corporation du Carrefour maritime de Rivière-du-Loup a fournies au MDDEP à vos questions sur l'étude d'impact du projet cité en rubriques. La présente a pour objectif de vous transmettre l'information demandée afin de vous permettre de poursuivre l'analyse de notre dossier.

Ce document est acheminé en 30 exemplaires papiers. Nous attestons par la présente que toutes les copies transmises sont identiques dans leur intégralité.

1. Gestion des sédiments de dragage

Afin de répondre à vos questionnements concernant la gestion des sédiments de dragage, voici deux tableaux qui récapitulent l'information associée à chacun des dragages qui sont envisagés dans le cadre des activités de mise en place puis de suivi du futur parc maritime de la Pointe de Rivière-du-Loup. L'un des tableaux présente l'information en fonction d'une gestion des sédiments par rejet en eau libre et l'autre par disposition terrestre. Un court justificatif suit afin d'expliquer notre choix de procéder par gestion par rejet en eau libre plutôt que par voie terrestre en fonction de ces chiffres à jour.

**Tableau 1 :** Information récapitulative concernant les activités de dragage selon une gestion des sédiments en eau libre.

GESTION DES SÉDIMENTS EN EAU LIBRE										
Activités de dragage	Organisme responsable	Type de dragage	Volumes à draguer (m <sup>3</sup> )	Superficie à draguer (m <sup>2</sup> )	Période de dragage	Taux de production journalière (m <sup>3</sup> /j)	Durée du dragage*	Heures par jour	Coût journalier	Coût total
Dragage initial	Club nautique	Mécanique	44 990	12 172	Automne	1 600	28 à 35 jours	24	29 598,68 \$	832 315,00 \$
Dragage-entretien an 1 à 4	Club nautique	Mécanique	10 000	12 172	Juin ou juillet	1 600	6 à 8 jours	24	29 600,00 \$	185 000,00 \$
Dragage-entretien an 5	Club nautique	Mécanique	18 000	12 172	Automne	1 600	11 à 18 jours	24	29 600,00 \$	333 000,00 \$
Dragage-entretien an 6 à 9	Club nautique	Mécanique	10 000	12 172	Juin ou juillet	1 600	6 à 8 jours	24	29 600,00 \$	185 000,00 \$
Dragage-entretien an 10	Club nautique	Mécanique	18 000	12 172	Automne	1 600	11 à 18 jours	24	29 600,00 \$	333 000,00 \$

\* La durée du dragage a été évaluée selon un horaire de travail de 24 heures par jour et de 7 jours par semaine.

**Tableau 2 :** Information récapitulative concernant les activités de dragage selon une gestion des sédiments par voie terrestre

Activités de dragage	Organisme responsable	Type de dragage	Volumes à draguer (m <sup>3</sup> )	Foisonnement	Volume total à transporter (m <sup>3</sup> )	Superficie à draguer (m <sup>2</sup> )	Période de dragage	Taux de production journalière (m <sup>3</sup> /j)	Durée du dragage*	Heures par jour	Coût journalier de la drague	Coût journalier de transport	Coût journalier de transbordement	Coût total
Dragage initial	Club nautique	Mécanique	46 990	130%	61 087	12 172	Automne	800	76 à 90 jours	12	14 800	6 800,00 \$	2 400 \$	1 451 991,00 \$
Dragage-entretien an 1 à 4 et 6 à 9	Club nautique	Mécanique	11 000	130%	14 300	12 172	Juin ou juillet	800	17 à 23 jours	12	14 800	6 800,00 \$	2 400 \$	339 900,00 \$
Dragage-entretien an 5 et 10	Club nautique	Mécanique	19 000	130%	24 700	12 172	Automne	800	30 à 40 jours	12	14 800	6 800,00 \$	2 400 \$	587 100,00 \$

Le volume est plus élevé puisque la drague devra faire une place afin que les barges accostent au quai brise-lames pour se faire décharger.
Le volume à sortir est encore plus élevé puisque nous devons tenir compte du foisonnement qui est de 130 %.
Si tout va pour le mieux, il est prévu de faire cela dans le minimum de jours, mais compte tenu que la météo est un facteur qui influence le temps de dragage, nous nous donnons quelques jours supplémentaires.
À noter que le coût journalier pour le dragage est sous évalué puisque le prix utilisé est le même au m <sup>3</sup> que si la drague fonctionnait 24 hres/24 alors que ce ne serait pas le cas.

Après vérification auprès de monsieur Louis-Pierre Dorval, directeur des opérations de dragage du groupe Dragage Océan DSM inc., il serait en effet possible d'envisager un taux de dragage de 1 600 m<sup>3</sup> autant pour une gestion des sédiments en milieu marin que terrestre. De plus, il serait possible de draguer 24 h/24 même avec une gestion des sédiments par voie terrestre. Toutefois, étant dans une zone fortement touristique et puisque les camions devraient obligatoirement circuler dans une zone résidentielle, l'article 32 du code municipal qui empêche de troubler la paix par le bruit vient empêcher la possibilité de réaliser de tels travaux. Dans le cas où des travaux devraient se faire 24 h/24, une demande devra être formulée au conseil municipal, qui prendra la décision si oui ou non l'entrepreneur aura le droit de faire des travaux et de troubler la tranquillité publique durant la nuit pour une période s'échelonnant sur plus d'un mois.

En regard de ces informations à jour, nous maintenons notre position quant au choix de la gestion des sédiments en eau libre pour les raisons suivantes :

- Ils coûtent beaucoup plus cher d'effectuer une gestion des sédiments par voie terrestre. Les capacités financières du Club nautique de Rivière-du-Loup étant extrêmement limitées, cette entité ne peut absorber cette importance différence de coûts.
- Les sédiments doivent être asséchés au minimum avant le transport. Pour ce faire, ils doivent être déposés sur le site terrestre avant d'être acheminés à leur site final (communication personnelle, Transports Pettigrew). Une gestion terrestre des sédiments entraînerait donc l'entreposage de 800 m<sup>3</sup> de boue quotidiennement sur le site de la marina afin de s'assurer d'une certaine densité avant le transport, ce qui est évidemment impensable.
- Pour le dragage initial, pour une gestion terrestre des sédiments, nous devrions compter entre 2 600 et 4 000 véhicules qui emprunteraient la voie publique menant à la marina, soit entre 29 et 53 véhicules par jour durant le temps des travaux, ce qui impliquerait des impacts importants sur la qualité de vie des résidents.

## 2. Caractérisation des sédiments

Vous nous avez demandé un engagement formel de réaliser une caractérisation des sédiments de la marina de Rivière-du-Loup en profondeur avant de réaliser le dragage initial supplémentaire à celle déjà réalisée (voir p. 58 et figure 4.1 de l'étude d'impacts). Tel qu'indiqué au point 4.2.4.1, il y a eu un total de 20 échantillons de prélevés, soit 16 en surface et 4 en profondeur (2 carottes échantillonnées à deux profondeurs différentes). Afin d'identifier la qualité des sédiments en profondeur, nous nous engageons à effectuer 4 prélèvements supplémentaires correspondant à la profondeur totale à laquelle le dragage initial sera effectué avant sa réalisation. Le plan de caractérisation sera d'abord soumis pour validation au MDDEP afin de déterminer le positionnement des échantillons et les strates de sédiment à analyser.

## 3. Gestion des débris de démolition

Tel que demandé, voici un engagement formel de fournir l'information concernant l'endroit où seront éliminés les débris de construction qui n'auront pas été réutilisés sur place dès que connue au MDDEP.

## 4. Matières en suspension

Tel que demandé, voici un engagement formel de réaliser un suivi des matières en suspension lors des activités de dragage.

## 5. Évaluation des impacts

Il est mentionné à la page 49 que la technique de dragage d'entretien sera la même que pour le dragage initial et que les impacts sur les mammifères marins seront donc similaires. Toutefois, vous nous avez dit de mentionner si le fait que ces deux dragages se réalisent au cours d'une période différente de l'année, soit le dragage initial à l'automne et le dragage d'entretien au début de la saison estivale, peut induire des impacts différents sur les mammifères marins. Le fait de réaliser le dragage d'entretien au début de la saison estivale risque d'avoir davantage d'impacts sur les bélugas qui fréquentent le secteur que les activités de dragage initial qui se feront à l'automne, puisque la période critique de mise-bas du béluga se déroule de la fin juin à la mi-août et que le secteur est fréquenté par des troupeaux de bélugas adultes et des jeunes. Toutefois, on ne peut changer la période de dragage d'entretien en raison du fait que ce dernier sera fait simultanément avec celui effectué par la Société des traversiers du Québec afin de minimiser grandement les frais de mobilisation de la drague que le Club nautique ne peut assumer chaque année. Les dragages d'entretien au quai se font vers la fin juin-début juillet. Le dragage d'entretien est toutefois réalisé sur une courte période de temps, soit seulement 6 à 8 jours comparativement à 4 à 5 semaines pour le dragage initial, d'où l'importance de réaliser ce dernier à l'extérieur de la période critique de mise-bas du béluga. Le programme de surveillance des mammifères marins expliqué s'appliquera tel que présenté au dragage d'entretien, permettant d'en limiter les impacts sur les animaux présents lors des travaux. Les suivis effectués lors des travaux d'opération de dragage d'entretien faits par la STQ en 2005 ont enregistré des comportements d'évitement de la part du béluga. Toutefois, à la fin des travaux, l'espèce retourne à la zone d'étude engendrant donc un évitement temporaire (CIMA+, 2009).

Voici donc l'information demandée afin de compléter votre analyse. De plus, nous nous engageons à fournir un document résumant l'étude d'impacts au MDDEP avant la tenue de la période d'information publique prévue le 20 novembre prochain.

Nous attendons un retour de votre part à savoir si notre dossier est complet ou si nous devons vous fournir de l'information additionnelle afin de le considérer comme tel.

Bien à vous,



Esther Blier  
Co-gestionnaire  
Corporation du Carrefour maritime de Rivière-du-Loup

---

CIMA+, 2009. Étude d'impact sur l'environnement des travaux d'amélioration et de réparations majeures aux quais de Rivière-du-Loup. Rapport final – Tome 2 : Dragage. Rapport présenté à la Société des traversiers du Québec. 176 p + annexes.