



« Une référence en environnement »

Mémoire

sur

Restauration, au sud du quai, au port de Gaspé (Sandy Beach)

Juin 2013

Présentation de l'organisme

En novembre 1995, le Conseil Régional de l'Environnement de l'Est du Québec (CREEQ), fondé en avril 1977, devient deux CRE distincts soient :

Le Conseil Régional de l'Environnement de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine (CREGÎM) et le Conseil Régional de l'Environnement du Bas St-Laurent (CREBSL).

Le CREGÎM est un organisme sans but lucratif voué à la protection de l'environnement. De par ses actions, il informe, sensibilise et conseille les intervenants du milieu dans les dossiers environnementaux et de développement durable afin que la région de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine puisse se développer tout en protégeant ses ressources naturelles. Le CREGÎM œuvre dans la plupart des grands dossiers environnementaux (matières résiduelles, gestion de l'eau, énergie, forêts, agriculture, développement durable, etc.).

Son siège social : **106-A Port-Royal, suite 103, Bonaventure, Québec, G0C 1E0.**

(418)534-4498 Tél. 1-877-534-4498 Sans frais.

cregim@globetrotter.net courrier électronique

Les conseils régionaux de l'environnement (CRE) du Québec existent maintenant depuis plus de 25 ans. Présents aujourd'hui dans toutes les régions du Québec, ils ont le mandat fort important et pertinent de promouvoir le développement durable et la protection de l'environnement de chacune des régions du Québec. Le CREGÎM est présidé par Monsieur Steve Pronovost et dirigé par Madame Caroline Duchesne.

Intérêt du CREGÎM pour le dossier du projet de restauration au sud du quai de Gaspé

Partant du fait que le CREGÎM a pour mandat premier de protéger l'environnement et de faire la promotion du développement durable, la réussite du projet de restauration au sud du quai de Gaspé est implicite étant donné les impacts possibles tant du point de vue socio-économique qu'écologique. Le CREGÎM accorde donc à ce dossier toute l'attention qu'il mérite.

Réflexion du CREGÎM

Introduction

Il est très important de spécifier ici ce qu'est le « développement durable » pour le CREGÎM. Ce terme est souvent galvaudé et « utilisé à toutes les sauces ». Pour s'assurer d'une bonne compréhension, nous tenons à spécifier que la définition retenue par le CREGÎM est celle qui prend son origine de la Commission Bruntland et de son rapport publié en 1987 « Notre avenir à tous » (« Our common future »).

Le développement durable est donc pour nous, un projet de société. La Loi sur le développement durable implique huit consignes dont notamment celle de prendre en considération, à la base de tout projet, les impacts environnementaux, sociaux, et économiques. Les 16 principes découlant de la Loi sur le développement durable du Québec sont pour le CREGÎM, des incontournables.

Justification du projet et brassage des sédiments

Partant du fait que Transports Canada souhaite procéder à une restauration au sud du quai de Sandy Beach, il va de soit qu'à la base, personne ne peut être contre la vertu et s'opposer aux activités de décontamination trop souvent laissée en plan par des entreprises privées ne voulant pas ou ne pouvant pas assumer les coûts onéreux associés. Toutefois, même dans un projet jugé de bonne volonté, celui-ci doit tout de même être justifiée, analysée et bien planifiée afin d'éviter tout risque pouvant aggraver la situation actuelle.

La principale préoccupation du CREGÎM est surtout liée au brassage de sédiments lors des travaux. Lorsqu'une pelletée de terre est déplacée ailleurs pour subir une décontamination, il est relativement facile de confiner la terre dans un contenant jusqu'au site de traitement. Mais lorsqu'on prend une pelletée de terre dans un fond marin, il est évident que certaines matières sont susceptibles de refaire surface. Même avec les divers modèles de barrages flottants utilisés lors de ce type de travaux, des cas de mauvaises manœuvres ou de défauts d'équipement ont déjà été rapportés. Les risques sont réels. Ces barrages ont leurs limites de rétention. De plus, l'entraînement des opérateurs n'est pas à prendre à la légère.

Dans le cas présent, il semble que la justification du projet en cause est basée uniquement sur la présence d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et de cuivre. À la première partie des audiences, le représentant de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) nous apprenait qu'il n'existe pas de normes quant au taux de cuivre et de HAP qui justifie une intervention obligatoire. Du côté de Transport Canada, la simple présence de cuivre ou de HAP justifie une intervention.

Une étude réalisée en 2002 par Transport Canada, Noranda inc. et QSAR inc. conclue que « la contamination en place à proximité du quai de Gaspé n'entraîne pas de risques

significatifs pour la santé et pour l'environnement. » Onze années plus tard, on peut supposer que d'autres couches de sédiments se sont déposées par-dessus ceux contaminés. Doit-on réveiller ce qui dort? Est-ce justifié de brasser ces sédiments?

Pourtant, les risques et la gestion des risques liés au brassage des sédiments n'ont pas fait l'objet d'études complètes. Transport Canada n'a pas non plus évalué la possibilité « d'encapsuler » les contaminants parce qu'il n'est pas propriétaire des lots d'eau. Alors pourquoi aurait-il le droit de risquer de contaminer à nouveau des lots d'eau qui ne lui appartiennent pas? Même si l'encapsulation semble être assez complexe pour l'obtention des permis nécessaires, le CREGÎM croit que cette option, comme celle de ne rien faire, devraient être considérées et analysées comme scénarios possibles. La décontamination par des enzymes n'a également pas été étudiée. L'impact du brassage des sédiments sur l'écosystème de la Baie de Gaspé ne semble pas avoir fait l'objet d'études approfondies. D'ailleurs, le plan de suivi des matières en suspensions (MES) a fait l'objet de plusieurs critiques négatives du MDDEFP (mai 2013) ce qui oblige Transport Canada à revoir l'ensemble du plan proposé. Bref, le CREGÎM s'inquiète des risques d'impacts négatifs liés à ces opérations de décontamination, tant pour l'environnement, les communautés et l'économie de Gaspé.

3 options et 6 scénarios proposés

Partant du fait que les scénarios proposés sont tous différents, on peut donc en déduire que les impacts possibles pourront eux aussi être différents dans certains cas. Les impacts possibles n'ont pas été évalués pour chacun des scénarios proposés. Les plans d'intervention d'urgence ne sont toujours pas évalués car Transport Canada nous a dit préférer attendre de connaître le scénario choisi. Si les impacts s'annoncent différents, il est possible que les mesures d'atténuations soient différentes, ainsi que les plans de surveillance et de suivi des travaux. Transport Canada dit que le choix du promoteur ne sera pas basé sur des critères économiques (le moins cher). Alors pourquoi proposer divers scénarios qui auront vraisemblablement des coûts très différents? Et comment

expliquer que Transport Canada a déjà déposé à Pêches et Océans Canada son projet de compensation pour des travaux effectués dans l'habitat du poisson alors qu'il ne connaît pas encore le scénario qui sera retenu, donc par surcroît, l'ampleur des impacts négatifs à compenser?

Industrie de la pêche

En Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine, notamment à Gaspé, la pêche sportive et commerciale est un moteur économique très important. Dans une lettre du Centre d'expertise en analyse environnementale du Québec en date de mai 2013, on croit percevoir (lettre technique et non vulgarisée) de par les recommandations que l'évaluation des risques pourrait être plus complète. Sans évaluation complète des risques, il demeure impensable que de tels travaux obtiennent les autorisations nécessaires, du moins, pas avec un projet aussi imprécis qu'en ce moment.

Transport et disposition des sédiments

Le CREGÎM n'a pas réussi à mettre la main sur toute information en lien avec le transport et la gestion des sols contaminés. Toutefois, ces sujets demeurent autant préoccupants pour nous que les travaux de décontamination au sud du quai.

Autres préoccupations

- Aucun programme de compensation n'est prévu pour les pertes que pourrait subir l'industrie de la pêche en cas de contamination des produits de la pêche lors des travaux.
- L'UQAR propose un plan de surveillance des MES (monitoring) qui semble être efficace. Toutefois, confier l'échantillonnage pour le suivi de la qualité de l'eau à l'entrepreneur choisi nous semble tout à fait préoccupant.

- Les devis pour les appels d'offre ne sont pas complétés. Le document « devis de performance et réhabilitation » ne nous apparaît pas clair et difficile à comprendre.
- Les impacts sociaux, environnementaux et économiques n'ont pas été entièrement considérés et la Loi sur le développement durable du Québec doit avoir préséance lors de l'élaboration de tout projet, peu importe le palier gouvernemental.

En conclusion

Devant toutes les incertitudes liées à ce projet, le scénario définitif non sélectionné et le manque évident de détails fins, le CREGÎM considère que le projet de restauration au sud du Quai de Gaspé est incomplet. Il nous est donc impossible de se positionner clairement. Nous avons l'impression que le projet a été soumis au BAPE beaucoup trop tôt, et que le ficelage des derniers détails n'a pas été réalisé.