

---

# *Projet de restauration des sédiments au port de Gaspé-Sandy Beach*

---

*Bureau d'audiences publiques en environnement*

*Mémoire présenté par le Comité ZIP Baie des Chaleurs*

*Juin 2013*

## **Présentation du Comité ZIP Baie des Chaleurs**

---

Le Comité ZIP (zone d'intervention prioritaire) Baie des Chaleurs est un comité multisectoriel régional constitué en 1992 en tant qu'organisme sans but lucratif. Le territoire qu'il couvre s'étend au sud de la Gaspésie, de l'estuaire de la rivière Restigouche jusqu'à la pointe de Cap-Gaspé, dans le Parc Forillon.

Il est l'un des 13 comités ZIP présentement en opération le long du fleuve et du golfe Saint-Laurent, mis en place dans le cadre du Plan d'action Saint-Laurent, auquel sont associés différents ministères fédéraux et provinciaux. Le programme ZIP vise la participation et la concertation des communautés riveraines et inclut la diffusion d'un bilan des connaissances sur l'état du territoire, une consultation publique et un plan d'action et de réhabilitation écologique (PARE).

Depuis la création du Comité ZIP Baie des Chaleurs, des personnes affiliées à l'agriculture, à l'industrie, à la santé, à l'éducation, à l'administration municipale, aux petites et moyennes entreprises; des biologistes, écologistes et citoyens du milieu se concertent afin de mener à bien des actions de réhabilitation et de protection du milieu marin du territoire Baie des Chaleurs – Gaspé-Sud.

Le mandat du Comité ZIP Baie des Chaleurs est d'initier et de coordonner des actions qui visent à améliorer et à protéger les milieux côtiers et marins afin de redonner à la population certains usages qui ont été perdus ou qui sont menacés de l'être. Le Comité ZIP vise également à mobiliser la communauté en vue de la protection et de la mise en valeur du Saint-Laurent (fleuve, golfe et baie des Chaleurs). Ainsi, il informe et sensibilise la population, recueille les préoccupations et les suggestions des gens pour mettre en œuvre des actions de réhabilitation écologique.

## **Préoccupations**

---

Comme nous l'avons signalé dans notre requête d'audiences publiques, notre organisme éprouve plusieurs préoccupations face à ce projet, et ce malgré le fait qu'il ne remette pas en cause le bien fondé de cette intervention. Nous décrivons dans les prochaines pages nos principales inquiétudes.

## Difficulté à évaluer le projet

---

La démarche choisie par Transport Canada, soit l'appel d'offres par devis de performance, offre plusieurs avantages à ce promoteur. Toutefois, lorsqu'il vient le temps d'évaluer les impacts environnementaux d'un tel projet, la tâche est impossible.

Sans vouloir remettre en question ce choix de procédure, certaines informations auraient permis une meilleure analyse du projet. Ainsi, à défaut d'une étude d'impact traditionnelle, le dépôt du devis de performance est essentiel afin de pouvoir évaluer le projet à l'étude. Il en est de même pour les différents protocoles de suivi, qui ne sont toujours pas disponibles. Le plan de restauration du milieu est également incomplet à ce jour.

## Utilisation possible d'une mégabarge

---

Lors des séances d'information, nous avons questionné le promoteur quant à la possibilité d'une dispersion des sédiments se trouvant sur les barges. Celui-ci nous a répondu qu'étant donné le temps de chargement et le taux d'humidité très grand des sédiments, il n'y avait pas de crainte à ce sujet. Toutefois, dans le cas où l'utilisation d'une mégabarge serait choisie, celle-ci se retrouverait à l'intérieur du Havre de Gaspé pendant toute la durée des travaux, soit plusieurs semaines. Il est facile d'imaginer que les sédiments se trouvant à la surface de la barge seraient graduellement asséchés, ce qui permettrait leur érosion par le vent et par le fait même, la contamination de la baie.

## Choix des scénarios possibles

---

Transport Canada utilise le devis de performance pour permettre l'innovation du côté des entrepreneurs. Toutefois, le promoteur n'a aucune ouverture envers les nouvelles technologies et désire restreindre les actions aux technologies déjà commercialisées. Ceci nous semble contradictoire, d'autant plus que l'entrepreneur devra démontrer l'efficacité de ses actions.

D'autre part, lors de ses interventions lors des audiences publiques, Transport Canada a régulièrement mis l'emphasis sur le processus qui avait été réalisé afin de choisir les scénarios d'intervention possibles et ceci en expliquant bien les critères de comparaison des scénarios d'intervention. Or, à la lecture de l'étude d'impact, on remarque que sur les cinq scénarios étudiés, quatre ont été éliminés afin que Transport Canada ne possède plus de responsabilité à long terme. Ainsi, les critères de comparaison n'ont nullement affecté le choix du scénario choisi. Il est à remarquer que celui-ci, suite à la comparaison des scénarios, ne s'est retrouvé ni en première, ni en deuxième position.

## Choix du site d'entreposage

---

Transport Canada n'a pour l'instant aucune entente concernant le site terrestre qui sera utilisé pendant les travaux. Pourtant, étant donné le peu de possibilités à l'intérieur du site d'intervention, il aurait été rapide de contacter les quelques propriétaires de terrain afin de valider la possibilité d'un tel site.

D'autre part, selon les schémas annexés à l'étude d'impact, le terrain préconisé est présentement couvert d'arbres et d'arbustes. Le site d'entreposage demanderait donc de raser une végétation dont la présence est déjà rare sur le site. De plus, suite à l'aménagement de ce site, il n'y aurait plus aucune végétation entre le site d'entretien de la machinerie ainsi que d'entreposage des déchets dangereux et la baie de Gaspé. Un tel sol mis à nu favorisant le ruissellement, les conséquences environnementales d'une telle action pourraient être importantes.

Finalement, la mesure de compensation prévue en milieu terrestre est uniquement un ensemencement. De longues années seront donc nécessaires afin que le site reprenne sa composition initiale, augmentant ainsi la période pendant laquelle le ruissellement transportera des sédiments vers la baie. On se rappelle que ces sols sont présentement contaminés également.

## Lacunes du rideau de confinement

---

À la lecture de l'étude d'impact, il devient clair que l'utilisation du rideau de confinement sera loin d'être aisée sur ce site. Le fait que celui-ci soit inefficace à une profondeur supérieure à 8 mètres est particulièrement préoccupant. En effet, à cette profondeur, les sédiments sont généralement fins, ce qui facilite leur transport par le courant lors du dragage. C'est également à cet endroit du site d'intervention que le courant sera le plus grand vers la barre de Sandy Beach, qui recèle milieux humides et colonie de sternes.

## Intervention à l'intérieur d'une ZICO

---

La baie de Gaspé constitue une ZICO. Pourtant, aucun suivi ni mesure d'atténuation n'ont été prévus concernant la faune aviaire.

Il est à noter qu'en 1994, il n'y avait que quatre colonies de sternes en Gaspésie, dont les plus importantes se trouvaient à Carleton et sur la barre de Sandy Beach (Guillemette (1994) dans Comité de protection de la santé de l'environnement de Gaspé inc., 1995). Depuis, la colonie de Carleton a disparu, probablement suite à la prédation par les goélands. Selon le plan de conservation de la ZICO de la Baie de Gaspé, cette population subirait une diminution dramatique depuis quelques années. Étant donné que le goéland est beaucoup moins farouche que la sterne, nous considérons qu'un effort particulier devrait être apporté à cette colonie unique en Gaspésie.

## Dommmages possibles envers les mariculteurs

---

Étant donné le mandat de concertation de notre organisme, nous ne pouvons passer sous silence le peu de considération qui est apportée envers les mariculteurs pour l'instant. En effet, rien n'a été prévu pour l'instant en ce qui a trait à l'impossibilité d'utiliser le quai pendant les travaux. La possibilité d'un quai temporaire, incluse dans le projet au départ, a maintenant été écartée. Pour la rentabilité de ces entreprises, il est important qu'elles puissent accoster à proximité de leurs productions.

De plus, Transport Canada refuse de considérer la possibilité d'assurer les productions des mariculteurs. Étant donné les millions de dollars que celles-ci représentent, l'inquiétude de ces producteurs est justifiée. L'argument selon lequel tout est mis en place pour éviter un accident est insuffisant. Dans tous les domaines, des efforts sont déployés pour éviter les accidents. Une pléiade d'assurances est tout de même disponible, au cas où un accident survienne tout de même. Le fait que l'entrepreneur doive prévoir un plan d'urgence est également contradictoire à cette prise de position. On ne peut pas demander à l'entrepreneur de prévoir des actions en cas d'accident et du même souffle affirmer aux mariculteurs qu'une telle éventualité est impossible.

## Conflits d'usage

---

Bien que seuls les mariculteurs se soient exprimés lors des audiences publiques, plusieurs autres entreprises utilisent le quai de Gaspé. Citons entre autres les croisiéristes, l'industrie éolienne ainsi que l'industrie pétrolière. Aucune solution n'a été apportée pour l'instant afin de s'assurer que les activités économiques de la région de Gaspé qui dépendent du quai ne soient pas trop affectées par ces travaux.

## Mesures d'urgence

---

Nous savons que les plans de mesure d'urgence, de manière générale en milieu côtier et marin, sont à mettre à jour car ils possèdent plusieurs lacunes, notamment en ce qui a trait aux ressources disponibles en région. La Ville de Gaspé n'échappe malheureusement pas à cette réalité. Nous doutons donc que les ressources nécessaires au plan de mesures d'urgences qui sera développé soient disponibles rapidement en cas d'accident.

## Analyse du benthos

---

L'indice de diversité et l'indice de régularité ont été utilisés pour l'analyse de la communauté benthique. Aucune analyse ne semble avoir été effectuée selon la sensibilité des organismes. Au contraire, *l'Évaluation du risque* conclut que « les caractéristiques chimiques des sédiments affectent peu l'abondance des différentes espèces benthiques dans le secteur et que la structure de la communauté benthique locale est probablement régie par certaines caractéristiques de l'habitat (ex. : profondeur, granulométrie des sédiments) ».

Le promoteur s'est privé d'une grande source d'information en agissant ainsi. En effet, « les organismes et communautés benthiques se révèlent être particulièrement adaptés pour l'évaluation de l'état des écosystèmes dans lesquels ils se développent » (Grall et Coïc, 2005).

Toujours selon Grall et Coïc (2005), les descripteurs utilisés « restent souvent influencés par la méthode d'échantillonnage, la taille des échantillons, et les procédures d'identification ». « Leur valeur est relativement basse dans les eaux de transition comme les lagunes, deltas ou estuaires, même lorsqu'ils ne sont pas perturbés » (Grall et Coïc, 2005).

Une étude plus approfondie de la communauté benthique nous semble nécessaire, d'autant plus que la relation entre la quantité de contaminants dans les sédiments et celle se retrouvant dans l'eau interstitielle semble nébuleuse. À titre d'exemple, le taux de mortalité des larves de moules bleues de la station A12 a été de 100 %. Cette station se trouve pourtant éloignée du quai et se trouve à un endroit qui ne sera pas dragué. Aucune recherche ne semble avoir été effectuée afin de comprendre cette mortalité.

#### Contamination du milieu lors des travaux

---

*L'Évaluation du risque à l'environnement et à la santé humaine associé aux sédiments contaminés en cuivre – quai de Gaspé* indique qu'il « pourrait y avoir une dissolution lente du cuivre et du plomb associée aux particules fines présentes dans les échantillons ». Pourtant, lors des séances d'information, il a été annoncé que ceci n'était pas une préoccupation.

#### Position quant à l'autorisation

---

Depuis la séance d'information du mois de février, peu de questions ont été répondues par le promoteur. Les critères environnementaux exigés à l'entrepreneur, certains protocoles de suivi ainsi que l'atténuation des conflits d'usages manquent toujours à l'appel. Les conditions de restauration du milieu restent également à définir. C'est donc avec beaucoup de regret que suite à ces longues démarches, le Comité ZIP Baie des Chaleurs éprouve toujours de très grandes réserves face au projet présenté. Nous considérons que ce projet ne devrait pas être autorisé tant que des questions d'une telle importance n'obtiendront pas de réponse.

#### Bibliographie

---

Comité de protection de la santé de l'environnement de Gaspé inc. (1995) *Étude de mise en valeur et de protection de l'écosystème de la baie de Gaspé*.

Grall, J. et Coïc, N. (2005) *Synthèse des méthodes d'évaluation de la qualité du benthos en milieu côtier*.